

Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

NR. 39 / 07. SEPTEMBER 2022

Max Verstappen siegt in Zandvoort

Oranje-Fans feiern Heimsieg

Rallycross-WM in Riga

Kristoffersson baut Führung aus

Moto2: GP San Marino

López schlägt Kalex-Übermacht

Deutschland **€ 2,70**
A € 3,00 · **CH** sfr 4,30
IT € 3,80 · **B, NL, LUX** € 3,20





GTWC Endurance in Hockenheim

Audi dominiert Gastspiel in Hockenheim



MotoGP San Marino

Ducati-Star Bagnaia: Vierter Sieg in Folge!



IDM-Rennen am Red Bull Ring

Zwei Siege für BMW-Pilot Reiterberger

Inhalt



INDYCAR

NASCAR

GLÄNZEL

Editorial

In Spa und Zandvoort gab es Stunk am Funk. Die Fahrer fordern immer wieder, dass die Kommunikation nicht auf Sendung geht. Doch das wäre ein Fehler.

Rückblick. Grand Prix von Belgien. Erste Runde. Fernando Alonso und Lewis Hamilton kämpfen am Ende der Kemmel-Geraden bei 330 km/h am Limit um jeden Zentimeter. Beim Einlenken in die Les-Combes-Passage kommt es zum Kontakt. Der Mercedes fliegt in die Luft. Beim Aufschlag auf den Asphalt messen die Sensoren Verzögerungswerte von 45g. Game Over. Auch Alonso befürchtet das Schlimmste. Doch sein Alpine-Renner übersteht den unfreiwilligen Crashtest fast unbeschadet. Dem Piloten dagegen reißt die Hutschnur. „Was für ein Idiot. Er kann wohl nur Rennen fahren, wenn er vorne losfährt“, schimpft der Spanier – und die ganze Welt hört mit.

Vor allem aus England muss sich Alonso danach Kritik ob seiner Respektlosigkeit gefallen lassen. Die Medien schreiben vom Krieg der Altmeister. Zwischen den Fanlagern schießen die Giftpfeile in den sozialen Medien hin und her. Doch nur wenige Tage später in Zandvoort wird das Kriegsbeil schon wieder begraben. Alonso entschuldigt sich persönlich für die verbale Entgleisung, Hamilton entschuldigt sich für seine unvorsichtige Fahrweise. Als Versöhnungsgeschenk gibt es noch eine Mercedes-Kappe mit Widmung.

Am Rennsonntag sorgt der Funkverkehr direkt wieder für Schlagzeilen. Dieses Mal glühen die Drähte bei Mercedes. „Ich kann es kaum glauben, dass ihr mich verarscht habt“, faucht Hamilton seine Ingenieure an. Der Rekordsieger fühlt sich vom Kommandostand benachteiligt. Nachdem erst Verstappen vorbeifliegt und dann auch noch das Podium entgleitet, muss die TV-Regie die deftigsten Teile der Schimpftirade zensieren. Bei den Ingenieuren kommt die Kritik ungefiltert an. Die Entschuldigung folgt prompt. Und wieder hört das Millionenpublikum an den TV-Geräten mit. Angestachelt vom Frust ihres Idols richtet sich die Social-Media-Wut der Hamilton-Fans nun gegen das eigene Team. Die britische Presse reibt sich die Hände. Die Seiten füllen sich fast von alleine.

Wenn der Puls am Anschlag ist, geht immer wieder mal etwas Unüberlegtes über den Äther. Aus dem Kreis der Fahrer wird deshalb regelmäßig die Forderung laut, den Funk gar nicht mehr zu senden. Doch das wäre ein herber Verlust. Der Sport lebt von Emotionen. Im Gegensatz zu anderen Athleten verstecken sich die Stars der Formel 1 bei der Ausübung ihres Berufes hinter Helm und Schutzbügel. Die menschliche Seite wird in einem Rennen nur sicht- bzw. hörbar, wenn sich der Pilot über Funk bemerkbar macht.

Natürlich darf man die Kommunikation in der Hitze des Gefechts nicht überbewerten. Aber sie gibt wenigstens einen kleinen Einblick in die Gefühlswelt hinter dem Visier. Und dank öffentlichem Funk erfährt der Zuschauer dann auch, dass George Russell von sich aus den Wechsel auf weiche Reifen gefordert hatte – und Hamilton nicht verarscht wurde.



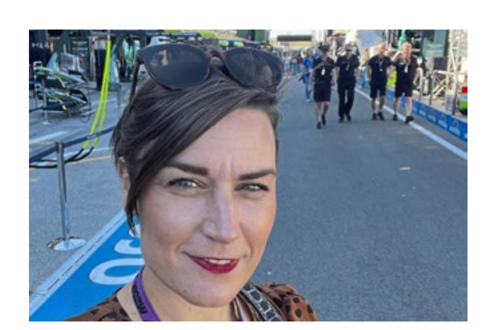
Tobias Grüner
Redakteur



MSa-Paddock



SONNE AN DER RIVIERA
Es war recht kühl und der Regen hing ständig in der Luft, als das Motorrad-WM-Wochenende in Misano begann, und es sollte noch regnerischer werden. Doch dann erlebte MSa-Reporter Imre Paulovits ein sonniges Wochenende mit tollen Rennen.



URLAUBSFEELING
MSa-Reporterin Bianca Leppert war schon als Kind zu Rennen in Zandvoort. Den neuen Kurs erlebte sie mit der Formel 1 dieses Jahr zum ersten Mal. Und ist immer noch begeistert.



43 International Sixdays of Enduro: Erster Briten-Sieg nach 69 Jahren

PAIRAN

Hamilton rastet a

Max Verstappen holte in Zandvoort den vierten Sieg in Folge vor George Russell und Charles Leclerc. Eine Spazierfahrt war es allerdings nicht, denn mit einem virtuellen Safety Car und einem echten Safety Car gab es viele Strategie-Entscheidungen zu treffen. Ohne diese Zwischenfälle wäre Mercedes wohl eine echte Gefahr gewesen.

Von: **Bianca Leppert**

Hätte Mercedes ohne die Safety-Car-Phasen gewinnen können?

Mercedes ging beim GP Niederlande von Anfang an einen eigenen Weg. Im Gegensatz zur direkten Konkurrenz starteten Lewis Hamilton und George Russell auf den Medium-Reifen von den Plätzen 4 und 6. Das Ziel war klar: Man strebte eine Einstopp-Strategie für das Rennen über 72 Runden an.

Während Max Verstappen bereits in Runde 18 zum ersten Wechsel von Soft auf Medium an die Box kam, übernahm Hamilton vor Russell dankend die Führung. Der erste Service stand bei Hamilton erst im 29. Umlauf an. Da wechselte der siebenfache Weltmeister auf die harte Pirelli-Mischung. Russell tat es ihm kurz darauf gleich.

Was folgte, war eine echte Schocktherapie für die Konkurrenz. Der harte Reifen galt eigentlich eher als unbrauchbar für das Rennen. Die Mercedes-Piloten brannten jedoch eine schnelle Runde nach der anderen in den Asphalt. Fernando Alonso hatte es im Alpine nach seinem etwas früheren ersten Stopp schon vorgemacht.

Wäre alles nach Plan ohne die Safety-Car-Phasen gelaufen, hätte man diesen Reifen bis zum Schluss gefahren und sich so gegen Verstappen einen Stopp gespart. „Wir wären nach unserer Rechnung nach Verstappens zweitem Stopp mit acht Sekunden in Führung gelegen. Das hätten wir verteidigen müssen. Max hätte sechs Runden vor Schluss auf uns aufgeschlossen", rechnete Mercedes-Teamchef Toto Wolff vor. Sein Kollege Christian Horner hatte andere Zahlen im Kopf. Red Bull berechnete den Zusammenschluss schon 15 Runden vor der Zielflagge.

War es ein Fehler, Hamilton nicht an die Box zu holen?

Lewis Hamilton schäumte in Zandvoort vor Wut. Der 37-Jährige fühlte sich vom Mercedes-Kommandostand übergangen und machte seinem Ärger am Funk Luft. Er sprach „vom größten Fehler seit Jahren". Die entscheidende Szene: Er wurde während der Safety-Car-Phase, die von einem Defekt bei Valtteri Bottas ausgelöst wurde, nicht an die Box zum Wechsel auf weiche Reifen geholt. Stattdessen ließ man ihn auf den acht Runden alten Medium-Reifen draußen, was ihm die Führung einbrachte.

Mit George Russell folgte Mercedes hingegen der Strategie von Max Verstappen, und Ferrari machte es mit dem viertplatzierten Charles Leclerc genauso. Es war klar, dass sich Hamilton schwertun würde, die Führung zu verteidigen. Aber da war ja auch noch Russell, der Verstappen mit Attacken seinerseits beschäftigen sollte.

Doch Hamilton wurde direkt zum Kanonenfutter. Gleich beim Re-Start schob sich Verstappen an ihm vorbei. Russell und Leclerc zogen später nach. Mit den Medium-Reifen hatte er keine Chance. Zudem zog er den Re-Start viel zu früh an und erlaubte es Verstappen damit, aus dem Windschatten herauszuziehen. Hamilton erwischte auch nicht den richtigen Motor-Modus und klaute sich damit Leistung.

Der Mercedes-Pilot gab sich später reumütig. „Ich hatte echt Hoffnung, dass wir als Team einen Doppelsieg einfahren würden. Aber so, wie es sich nach dem letzten Safety Car und dem Platzverlust abgespielt hat, war ich mit meinen Gefühlen kurz vor dem Zusammenbruch. Ich weiß nicht einmal mehr, was ich über Funk gesagt habe, und bin



Hamilton durfte kurz vom ersten Saisonsieg träumen. Doch nach der Safety-Car-Phase machte Verstappen beim Re-Start kurzen Prozess

XPB

Beim ersten Sainz-Boxenstopp fehlte bei Ferrari ein Reifen. Nach dem zweiten Service wurde der Spanier in die Schussbahn von Alonso geschickt

m Funk aus



Mick Schumacher und Sebastian Vettel lieferten sich ein heißes Duell, das durch eine nachträgliche Strafe entschieden wurde. Um Punkte ging es nicht

wohl für einen Moment ausgerastet."

Warum blieb Yuki Tsunoda einfach stehen?

Die Szenen um Yuki Tsunoda waren äußerst kurios. Der AlphaTauri-Pilot hatte zunächst das Gefühl, dass etwas mit seinem Auto im hinteren Bereich nicht stimme. „Leider spürte ich nach dem Boxenstopp, dass es ein Problem mit dem Auto gab. Das Team konnte zu diesem Zeitpunkt nichts sehen und rief mich zum Reifenwechsel herein." Da hatte Tsunoda bereits kurz auf der Strecke angehalten und die Gurte gelockert. So fuhr er wieder an die Box zurück. Dort zurrten die Mechaniker den Piloten wieder fest und wechselten die Reifen. Für die lockeren Gurte gab es später eine Verwarnung.

„Als ich wieder auf die Strecke ging, spürte ich immer noch, dass etwas nicht stimmte", sagte Tsunoda. „Das Team bestätigte dies über Funk, und wir mussten das Auto abstellen." Aus der Untersuchung der Sportkommissare ging hervor, dass das Differenzial streikte. Tsunoda parkte das Auto so ungünstig, dass zur Bergung eine virtuelle Safety-Car-Phase eingerichtet wurde. „Wenn es um den WM-Titel ginge, hätten wir eine Untersuchung zu dem Fall verlangt", ärgerte sich Mercedes-Teamchef Toto Wolff. Die fand bei der FIA auch statt. Ohne den Verdacht der Schützenhilfe erhärten zu können.

Was lief bei Ferrari schon wieder schief?

Man mag es eigentlich kaum glauben. Ferrari stellte zu Beginn der Saison noch das überzeugendste Auto. Zuletzt wurde die Scuderia aber mehr zum Komödienstadl. Bei der Häufung der Strategie-Fehler bleibt selbst neutralen Beobachtern nur noch Kopfschütteln. Die Kirsche auf der Torte war das Missgeschick mit Carlos Sainz beim ersten Stopp. Der Spanier kam zum Service, doch der linke Hinterreifen lag nicht bereit. Der Stopp zog sich in die Länge, Sainz verlor rund neun Sekunden.

Er kam als Elfter wieder auf die Strecke und kämpfte sich bis auf den sechsten Platz vor. „Wir haben die Entscheidung zu spät getroffen", gab Teamchef Mattia Binotto zu. „Da blieb keine Zeit mehr, um zu reagieren. Sicherlich sollte das nicht passieren, aber ich bin mir sicher, dass wir in dieser Hinsicht in Zukunft stärker sein können. Ich mache mir darüber weniger Sorgen als über das Tempo des Autos."

Es war nicht das einzige Problem in Sainz' Rennen. Beim Stopp in der Safety-Car-Phase krachte der Spanier beim Losfahren vom Boxenplatz beinahe mit dem von hinten heranfahrenden Fernando Alonso im Alpine zusammen. „Die späte Entscheidung zum ersten Boxenstopp hat uns natürlich viel Rennzeit gekostet, und danach bekam ich noch eine Strafe für ein Unsafe Release, obwohl ich in dieser Situation nichts anderes hätte tun können, da ich versuchte, die McLaren-Mechaniker vor mir nicht zu treffen", erklärte Sainz.

Die darauf folgende Fünf-Sekunden-Strafe kostete ihn nach der Zieldurchfahrt den fünften Platz. Am Ende musste er sich mit Rang 8 begnügen.

Was war bei Mick Schumacher los?

Für Mick Schumacher begann der GP Niederlande von Startplatz 8 vielversprechend. Zumal der Haas-Pilot derzeit um seinen Verbleib in der Formel 1 kämpft. Zu Beginn des Rennens verlor der Deutsche allerdings zwei Positionen auf der Strecke. Später folgte beim Boxenstopp ein technisches Problem.

„Wir hatten nicht die besten Boxenstopps – ich glaube, wir hatten ein Problem mit dem vorderen Wagenheber, der nicht herunterkam", sagte Schumacher. „Ich denke, das hat uns an diesem Wochenende aus dem Kampf um Punkte gebracht."

Spaß hatte Schumacher trotzdem. Er lieferte sich ein Duell mit seinem Kumpel Sebastian Vettel. Der kam vor ihm auf Platz 13 ins Ziel, musste aber eine Fünf-Sekunden-Strafe wegen Missachtung blauer Flaggen hinnehmen und landete so hinter Schumacher auf P14. ■

GP NIEDERLANDE: 15. VON 22 LÄUFEN, 4. SEPTEMBER 2022

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**4,259 km**
Runden:	**72**
Distanz:	**306,587 km**
Zuschauer:	**105 000**
Wetter:	**23 Grad, bewölkt**
Topspeed Qualifikation:	**330,7 km/h (Pérez)**
Topspeed Rennen:	**327,5 km/h (Norris)**
Gangwechsel/Runde:	**47**
Volllastanteil:	**71 %**
Pole-Position 1. Kurve:	**247 m**
Führungswechsel:	**4**

170 5
260 7
270 7
125 4
120 3
100 3
120 4
120 3
275 6
250 7
285 7
175 5
115 4
km/h Gang
Datenblatt: Mercedes

STARTAUFSTELLUNG

1	Max Verstappen, NL	1
2	Charles Leclerc, MC	16
3	Carlos Sainz, ESP	55
4	Lewis Hamilton, GB	44
5	Sergio Pérez, MEX	11
6	George Russell, GB	63
7	Lando Norris, GB	4
8	Mick Schumacher, D	47
9	Yuki Tsunoda, JAP	22
10	Lance Stroll, CAN	18
11	Pierre Gasly, FRA	10
12	Esteban Ocon, FRA	31
13	Fernando Alonso, ESP	14
14	Guanyu Zhou, CHN	24
15	Alexander Albon, THA	23
16	Valtteri Bottas, FIN	77
17	Daniel Ricciardo, AUS	3
18	Kevin Magnussen, DK	20
19	Sebastian Vettel, D	5
20	Nicholas Latifi, CAN	6

Startnummer

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	10	310
2.	Leclerc	3	201
3.	Pérez	1	201
4.	Russell		188
5.	Sainz	1	175
6.	Hamilton		158
7.	Norris		82
8.	Ocon		66
9.	Alonso		59
10.	Bottas		46
11.	Magnussen		22
12.	Vettel		20
13.	Ricciardo		19
14.	Gasly		18
15.	Schumacher		12
16.	Tsunoda		11
17.	Guanyu		5
18.	Stroll		5
19.	Albon		4
20.	Latifi		0
21.	Hülkenberg		0

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	schnellste Runde
1.	**Verstappen**	72/58[1]	1:36.42,773 min = 190,204 km/h	1.13,652 min
2.	**Russell**	72	+ 4,071 s	1.13,671 min
3.	**Leclerc**	72	+ 10,929 s	1.14,413 min
4.	**Hamilton**	72/14	+ 13,016 s	1.13,854 min
5.	**Pérez**	72	+ 18,168 s	1.14,404 min
6.	**Alonso**	72	+ 18,754 s	1.14,144 min
7.	**Noris**	72	+ 19,306 s	1.14,706 min
8.	**Sainz**[2]	72	+ 20,916 s	1.14,643 min
9.	**Ocon**	72	+ 21,117 s	1.15,084 min
10.	**Stroll**	72	+ 22,459 s	1.15,043 min
11.	**Gasly**	72	+ 27,009 s	1.15,165 min
12.	**Albon**	72	+ 30,390 s	1.15,534 min
13.	**Schumacher**	72	+ 32,995 s	1.15,233 min
14.	**Vettel**[2]	72	+ 36,007 s	1.14,862 min
15.	**Magnussen**	72	+ 36,869 s	1.15,369 min
16.	**Zhou**	72	+ 37,320 s	1.15,940 min
17.	**Ricciardo**	72	+ 37,764 s	1.15,577 min
18.	**Latifi**	71		1.16,066 min
19.	**Bottas**	53	Motor (P 13)	
20.	**Tsunoda**	43	Differenzial (P 11)	

[1] Runden in Führung, Bestwerte in Rot
[2] +5 Sekunden Strafe

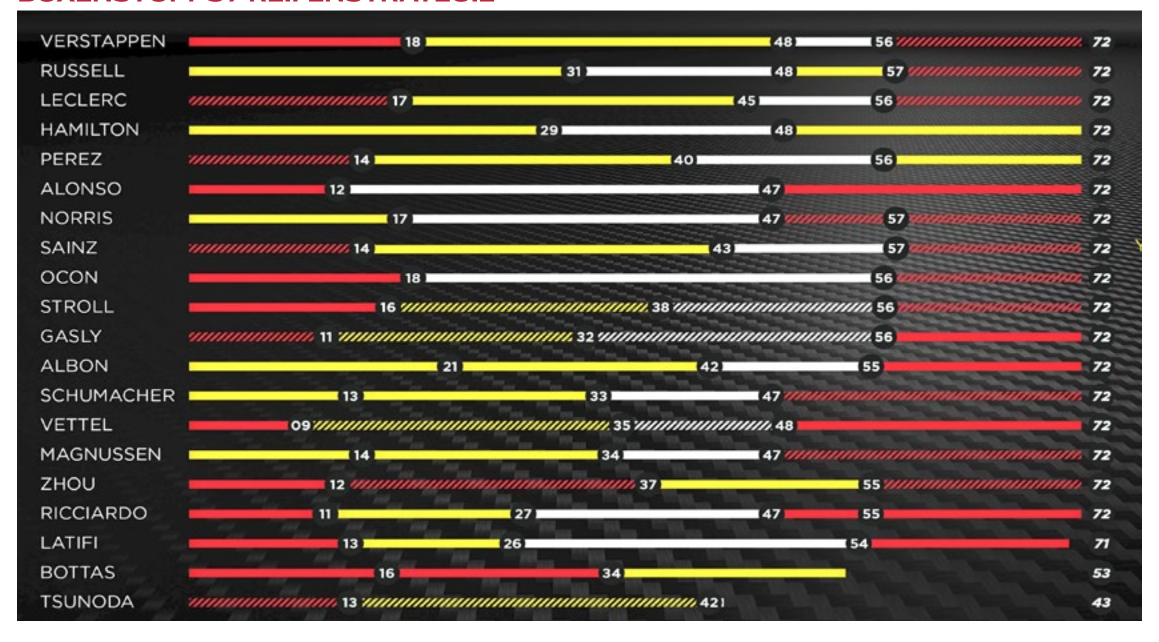
KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Red Bull	11	511
2.	Ferrari	4	376
3.	Mercedes		346
4.	Alpine		125
5.	McLaren		101
6.	Alfa Romeo		51
7.	Haas		34
8.	Alpha Tauri		29
9.	Aston Martin		25
10.	Williams		4

QUALI-DUELLE

Verstappen – Pérez	12 : 3
Hamilton – Russell	8 : 7
Leclerc – Sainz	11 : 4
Norris – Ricciardo	13 : 2
Alonso – Ocon	8 : 7
Gasly – Tsunoda	9 : 6
Vettel – Stroll	8 : 5
Albon – Latifi	12 : 3
Bottas – Zhou	10 : 5
Schumacher – Magnussen	4 : 11

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



HART MEDIUM SOFT INTERMEDIATE REGEN NEU GEBRAUCHT

GP NIEDERLANDE, FREIES TRAINING 1

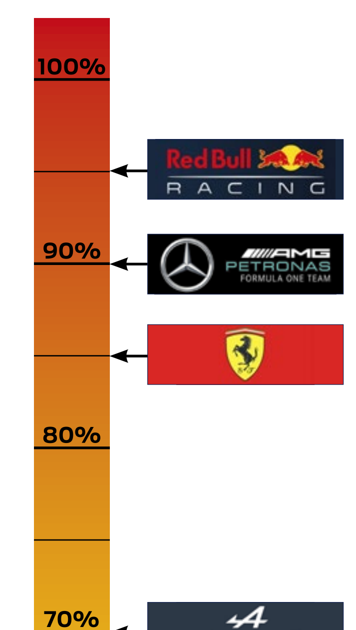
	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	George Russell	Mercedes	1.12,455 min	29
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,240 s	28
3.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,390 s	30
4.	Lando Norris	McLaren	+ 0,474 s	32
5.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 0,622 s	31
6.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,672 s	30
7.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,961 s	30
8.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,178 s	31
9.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,508 s	33
10.	Alexander Albon	Williams	+ 1,608 s	29
11.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,708 s	29
12.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,802 s	30
13.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,950 s	31
14.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 2,019 s	28
15.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 2,045 s	28
16.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 2,079 s	18
17.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 2,175 s	31
18.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 2,240 s	22
19.	Max Verstappen	Red Bull	+ 2,259 s	7
20.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,667 s	33

GP NIEDERLANDE, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Charles Leclerc	Ferrari	1.12,345 min	27
2.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,004 s	30
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,072 s	21
4.	Lando Norris	McLaren	+ 0,103 s	24
5.	George Russell	Mercedes	+ 0,310 s	27
6.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,401 s	28
7.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,503 s	25
8.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,697 s	22
9.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,960 s	27
10.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,017 s	10
11.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,074 s	19
12.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,148 s	23
13.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,259 s	27
14.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,266 s	27
15.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 1,279 s	25
16.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,321 s	16
17.	Alexander Albon	Williams	+ 1,492 s	26
18.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,822 s	27
19.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,937 s	25
20.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,452 s	24

FORMBAROMETER

100%



90%

80%

70%

ALPINE
F1 TEAM

McLaren
FORMULA 1 TEAM

60%



50%



40%







30%

20%

10%

0%

GP NIEDERLANDE, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Charles Leclerc	Ferrari	1.11,632 min	20
2.	George Russell	Mercedes	+ 0,066 s	24
3.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,161 s	22
4.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,339 s	17
5.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,524 s	25
6.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,544 s	29
7.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,695 s	16
8.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 0,859 s	25
9.	Mick Schumacher	Haas	+ 0,926 s	15
10.	Lando Norris	McLaren	+ 0,959 s	18
11.	Kevin Magnussen	Haas	+ 0,974 s	15
12.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,141 s	18
13.	Alexander Albon	Williams	+ 1,143 s	18
14.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,371 s	20
15.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,414 s	23
16.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,624 s	22
17.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,667 s	20
18.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,727 s	15
19.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 1,789 s	14
20.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,993 s	22

GP NIEDERLANDE, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Max Verstappen	1.11,317	1.10,927	1.10,342
2.	Charles Leclerc	1.11,443	1.10,988	1.10,363
3.	Carlos Sainz	1.11,767	1.10,814	1.10,434
4.	Lewis Hamilton	1.11,331	1.11,075	1.10,648
5.	Sergio Pérez	1.11,641	1.11,314	1.11,077
6.	George Russell	1.11,561	1.10,824	1.11,147
7.	Lando Norris	1.11,556	1.11,116	1.11,174
8.	Mick Schumacher	1.11,741	1.11,420	1.11,442
9.	Yuki Tsunoda	1.11,427	1.11,428	1.12,556
10.	Lance Stroll	1.11,568	1.11,416	keine Zeit
11.	Pierre Gasly	1.11,705	1.11,512	
12.	Esteban Ocon	1.11,748	1.11,605	
13.	Fernando Alonso	1.11,667	1.11,613	
14.	Guanyu Zhou	1.11,826	1.11,704	
15.	Alexander Albon	1.11,695	1.11,802	
16.	Valtteri Bottas	1.11,961		
17.	Daniel Ricciardo	1.12,081		
18.	Kevin Magnussen	1.12,319		
19.	Sebastian Vettel	1.12,391		
20.	Nicholas Latifi	1.13,353		

STATISTIK DES WOCHENENDES

4

Max Verstappen feierte in Zandvoort den vierten Sieg in Folge und baute damit seine Saisonbilanz auf insgesamt zehn Triumphe aus. Damit hat er bereits seine Saison-Bestmarke von 2021 erreicht. Vier Siege hintereinander schaffte der Red-Bull-Pilot bisher aber noch nie. Die meisten Siege in einer Saison erreichten Michael Schumacher im Jahr 2008 mit 13 in 18 Rennen und Sebastian Vettel im Jahr 2013 mit 13 in 19 Rennen. Die Wahrscheinlichkeit, dass Verstappen den Rekord noch knacken könnte, ist bei sieben verbleibenden Rennen hoch.



RED BULL

Die Pokalsammlung von Verstappen wird immer größer

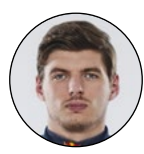
EINZELKRITIKEN



Lewis Hamilton - Mercedes AMG F1
Note: 08/10 – Ø 7,93
Bis zur 60. Runde holte Hamilton alles aus seinem Mercedes heraus. Dann machte er zwei Fehler beim Re-Start. Er zog zu früh an und schaltete in den falschen Motor-Modus. Und dazu kritisierte er auch noch das Team für die Strategie.



George Russell - Mercedes AMG F1
Note: 09/10 – Ø 8,47
In der Qualifikation musste sich Russell hinter Hamilton anstellen. Im Rennen legte er gegen Mitte des Rennens den Schalter um und war sogar schneller als der Teamkollege. Frische Reifen am Ende halfen ihm an Hamilton vorbei auf Platz 2.



Max Verstappen - Red Bull Racing
Note: 10/10 – Ø 9,27
Das war knapp. Verstappen holte die Pole-Position mit 0,021 Sekunden Vorsprung. Im Rennen forderten ihn die Mercedes heraus. Max blieb cool, fuhr schnell, wenn er musste, und hatte im richtigen Moment die optimalen Reifen am Auto.



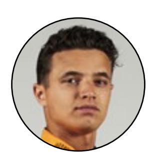
Sergio Pérez - Red Bull Racing
Note: 07/10 – Ø 7,73
Ein Dreher beendete das Q3 von Pérez und zerstörte dem Mercedes-Piloten den letzten Quali-Versuch. Im Rennen lieferte sich Pérez ein Fernduell mit Sainz, das er gewann. Gegen die Mercedes war er allerdings chancenlos.



Charles Leclerc - Scuderia Ferrari
Note: 09/10 – Ø 8,67
Das war wieder der alte Leclerc. Nur ein Fehler in Kurve 9 verhinderte die Pole-Position. Im Rennen litt er unter dem zu hohen Reifenverschleiß des Ferrari. Der dritte Platz war eine Schadensbegrenzung.



Carlos Sainz - Scuderia Ferrari
Note: 07/10 – Ø 7,67
Ferrari hört nicht auf, Fehler zu machen. Der erste Boxenstopp kostete zehn Sekunden, weil nicht alle Reifen bereit waren. Vom Speed her konnte Sainz nicht mit Leclerc mithalten. Das Auto wurde im Startgetümmel auch leicht beschädigt.



Lando Norris - McLaren
Note: 08/10 – Ø 7,80
Der siebte Startplatz war eine typische Norris-Runde. Besser als sein Auto. Auch der Start konnte überzeugen. Norris lag bis zur Safety-Car-Phase vor Alonso, fiel durch einen Reifenwechsel aber hinter den Alpine. Der ließ sich nicht mehr überholen.



Daniel Ricciardo - McLaren
Note: 03/10 – Ø 5,67
Ricciardo flog im Q1 raus. Nicht seine Schuld. Stroll hatte Sand auf die Strecke geschaufelt. Im Rennen war Ricciardo immer nur auf frischen Reifen konkurrenzfähig. Im Verkehr ließen die Reifen immer schnell nach. Überholen unmöglich.



Fernando Alonso - Alpine
Note: 09/10 – Ø 8,27
Ein Fehler kostete ihn das Q3. Alonso verkaufte es als Behinderung. Im Rennen stieß der Spanier von Platz 13 auf Rang 6 vor. Zum Schluss hätte er fast noch Pérez überholt. Der Mexikaner drängte Alonso unfair von der Strecke.



Esteban Ocon - Alpine
Note: 07/10 – Ø 7,33
Ocon kam das ganze Wochenende nicht auf Speed. Ihm fehlten durchschnittlich drei Zehntel auf Alonso. Im Rennen fiel er nach einer super Startrunde schon im zweiten Stint hinter seinen Stallrivalen. Es gab immerhin noch zwei Punkte.



Pierre Gasly - Scuderia Alpha Tauri
Note: 07/10 – Ø 6,67
Gasly verpasste das Q3 um eine Zehntelsekunde. Beim Start verlor er einen Platz an Tsunoda. Der Franzose kämpfte mit seinem Auto und den Medium-Reifen. Auf den letzten Punkt fehlten ihm 4,5 Sekunden: „Wir waren nicht schnell genug."



Yuki Tsunoda - Scuderia Alpha Tauri
Note: 06/10 – Ø 5,73
Dem Q3 folgte ein ordentlicher Start. Auf dem elften Platz hatte Tsunoda lange Sicht auf Punkte. Dann streikte das Differenzial. AlphaTauri schickte ihn trotzdem zurück ins Rennen, was eine unnötige VSC-Phase auslöste, weil der Defekt wieder auftrat.



Sebastian Vettel - Aston Martin
Note: 06/10 – Ø 6,62
Das Ausscheiden im Q1 nach der schnellsten Zeit in Sektor 1 war nicht Vettels Schuld. Er rutschte auf Kies aus, den Stroll gelegt hatte. Das Duell gegen Mick Schumacher verlor er wegen einer Strafe. Er übersah Hamilton beim Überrunden.



Lance Stroll - Aston Martin
Note: 08/10 – Ø 6,47
Stroll kann zehnte Plätze wahrscheinlich nicht mehr sehen. In Zandvoort gab es schon den fünften in diesem Jahr. Stark war der Aufstieg ins Q3. Ein Hydraulikschaden verhinderte, dass er am Top-10-Finale des Qualifyings teilnehmen konnte.



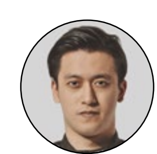
Nicholas Latifi - Williams Racing
Note: 01/10 – Ø 3,87
Latifi ist zu langsam für diese Groundeffect-Autos, und er weiß nicht einmal, warum. In der Qualifikation fehlte ihm eine Sekunde auf den vorletzten Platz. Im Rennen wurde er als Einziger überrundet. Trotz VSC und Safety Car.



Alex Albon - Williams Racing
Note: 07/10 – Ø 7,13
Albon ist der totale Kontrast zu Latifi. Der Thailänder qualifizierte den Williams auf einer für das Auto wenig geeigneten Strecke auf Rang 15. Und er kam nach einem kämpferischen Rennen als Zwölfter ins Ziel. Vor beiden Deutschen.



Valtteri Bottas - Alfa Romeo Racing
Note: 05/10 – Ø 7,20
Schon der vierte Ausfall für den sonst so zuverlässigen Finnen. Der Alfa verliert im Laufe der Saison immer mehr auf die Konkurrenz. Bottas schaffte es nicht ins Q2. Und er lag bei seinem Defekt nur auf Rang 13. Weit weg von WM-Punkten.



Guanyu Zhou - Alfa Romeo Racing
Note: 06/10 – Ø 6,47
Zhou setzte sich zum fünften Mal im Qualifikationsduell gegen Bottas durch und schaffte es ins Q2. Im Rennen fuhr er lange im Dunstkreis von Gasly, bis ihn das Safety Car aus dem Rhythmus brachte. Zhou haderte mit den Soft-Reifen.



Mick Schumacher - Haas F1 Team
Note: 07/10 – Ø 6,40
Der vierte Aufstieg ins Q3 zeigte, dass der Speed stimmt. Vom Fahrer wie vom Auto. Ein Defekt am Wagenheber kostete beim ersten Boxenstopp zehn Sekunden. Damit war der Punktetraum ausgeträumt. Sehenswert war das Duell mit Vettel.



Kevin Magnussen - Haas F1 Team
Note: 04/10 – Ø 6,60
Das war nicht Magnussens Wochenende. Fehler warfen ihn im Q1 aus dem Kampf um die Startplätze. In der zweiten Runde touchierte er die Bande und tauchte auf den letzten Platz ab. Dann kehrte er den Kämpfer raus und belegte Rang 15.

AUS DEM FAHRERLAGER

OCON WIRBT FÜR MICK

Esteban Ocon streut Mick Schumacher Rosen: „Wenn ich den zweiten Fahrer im Team bestimmen dürfte, würde ich Mick nehmen. Und wenn mich das Team um meinen Rat fragt, sage ich das auch. Nicht nur, weil er mein Freund ist. Mick wird unterschätzt. Er hat in allen Motorsportkategorien gezeigt, dass er Talent hat und schnell ist. Wenn das Auto nicht mitspielt, tut man sich schwer. Bei Alpine könnte er sein Talent beweisen. Wir haben in diesem Jahr ein gutes Auto, das von Rennen zu Rennen besser wird. In Spa bin ich den besten Alpine gefahren, seit ich im Team bin."

ZURÜCK IN ZANDVOORT

Formel-1-Urgestein Herbie Blash war zum ersten Mal seit 1985 wieder in Zandvoort. Damals noch in der Funktion des Teammanagers von Brabham. Blash kennt den holländischen Dünenkurs noch aus den 60er-Jahren: „1969 war ich Mechaniker bei Lotus. Jochen Rindt fiel mitten im Rennen mit einem Defekt in der Tarzankurve aus. Colin Chapman hat mich losgeschickt, das Auto zu bewachen. Ich habe mich auf einen Reifen gesetzt und zugeschaut. Die Autos sind nur ein paar Meter an mir vorbeigefahren. Als mich Jack Brabham gesehen hat, hat er mir zugewunken. Andere Zeiten eben."

ALONSO SAGT SORRY

Fernando Alonso hat sich bei Lewis Hamilton für die bösen Worte entschuldigt, die er seinem Ex-Kollegen nach der



MERCEDES

Alonso versöhnt sich mit Hamilton

Kollision in der ersten Runde von Spa hinterhergeflucht hatte. „Ich kann nur ‚sorry' sagen. Da war zu viel Adrenalin von meiner Seite im Spiel. Aber wenn du schon mal um den zweiten Platz kämpfst und dann so hart von einem anderen Auto getroffen wirst, gehen die Emotionen mit dir durch. Ich war mir sicher, dass mein Auto nicht überlebt hat. Da sagst du Dinge, die du später bereust."

ZUKUNFT UNGEWISS

Mick Schumachers Zukunft in der Formel 1 ist weiter offen. Theoretisch gibt es noch freie Plätze bei Haas, Alpine und Williams. Der Deutsche wollte sich zu seiner Zukunft nicht äußern: „Ich freue mich darauf, dass ich hier in Zandvoort, in Monza, in Singapur und auch die restlichen Rennen fahren kann. Über 2023 will ich nicht sprechen."

LECLERC IM SCHRANK

Carlos Sainz feierte am Donnerstag seinen 28. Geburtstag. Der Spanier wurde natürlich von seinem Team gebührend empfangen. Man hatte sich einen kleinen Streich ausgedacht. Charles Leclerc versteckte sich mit einer Konfetti-Kanone im Schrank im privaten Bereich der Fahrer und hüpfte heraus, als Sainz nichts ahnte. Der Haken: Leclerc kauerte viel länger als erwartet in seinem Versteck, weil das Geburtstagskind später kam. Hinterher klagte er darüber, dass ihm alles wehtat.

ORDEN FÜR VERSTAPPEN

Vor dem Heimspiel wurde Max Verstappen mit dem Orden von Oranien-Nassau ausgezeichnet, was ihn sozusagen zum „Offizier" macht. Die Ehre gebührt Menschen, die sich in den Niederlanden um das Gemeinwohl bemühen. „Das kam so früh für mich unerwartet", sagte er.



RED BULL

Verstappen mit Orden am Revers

KOMMENTAR

Endlich herrscht Klarheit. Oscar Piastri fährt in den nächsten zwei Jahren für McLaren. Und Alpine ist der große Verlierer in dem Spiel. Die Franzosen haben alles verloren. Fernando Alonso, Oscar Piastri, die Möglichkeit, einen Ersatz auf diesem Niveau zu finden, und viel Geld für nichts. Man muss jetzt nehmen, was auf dem Fahrermarkt übrig bleibt. Wenn man sich die Geschichte anschaut, die zu diesem Fiasko geführt hat, dann muss man sich fragen, wie die Teamleitung und die Juristen von Alpine mehrmals so falsch abbiegen konnten. Alpine hatte mit Piastri einen Vertrag für 2022, aber nur eine Absichtserklärung für die Folgejahre, die nicht einmal unterschrieben war. Alpine-Chef Laurent Rossi hat sich beim Jonglieren zwischen Piastri und Alonso grandios verpokert. Es musste jedem klar



XPB

Komplettverlust: Der Alpine-Poker mit Piastri und Alonso ging schief

sein, dass weder Alonso noch Piastri ohne feste Zusagen in die Sommerpause gehen würden. Da Anfang Juli keine bestätigten Alpine-Zusagen existierten, dirigierte Manager Mark Webber sein Wunderkind auf McLaren um. Alpine wachte nicht mal auf, als McLaren den Vertrag beim Schiedsgericht anmeldete und den Konkurrenten ins Bild setzte. Da gab es genug Zeit für Alpine, Alonsos Wunsch nach einem Zweijahresvertrag nachzukommen. Doch die Franzosen haben in völliger Verblendung geglaubt, Alonso ein Jahr halten und Piastri an Williams ausleihen zu können, ohne das juristisch verbindlich zu fixieren. Es wäre nicht das erste Mal, dass branchenfremde Manager über die Gesetze der Formel 1 stolpern. Jetzt müssten eigentlich Köpfe rollen. Teamchef Otmar Szafnauer kann sich bei Alonso bedanken. Der hatte erzählt, dass Szafnauer an den Vertragsgesprächen nicht beteiligt war. Das ist wie ein Freispruch. Verbockt wurde es weiter oben. Für Piastri kann die Vorgeschichte zum Problem werden. Er gilt jetzt als abgezockter und undankbarer Hund und muss bei McLaren liefern. Ohne Schonfrist. Und das gegen Lando Norris, einen der besten Piloten der Formel 1. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Ist Oscar Piastri abgezockt oder undankbar? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de



Total verzockt

Alpine wollte besonders schlau sein und sich Fernando Alonso und Oscar Piastri zu den besten Bedingungen sichern. Die Teamleitung stellte es besonders dumm an und verlor beide. Jetzt müssen die Franzosen nehmen, was übrig bleibt.

Von: **Michael Schmidt**

Dieser Poker ist grandios schiefgegangen. Bernie Ecclestone würde sagen: „Wer sich an den Spieltisch setzt, sollte sicherstellen, dass er gute Karten hat." Alpine hatte schlechte. Der französische Rennstall stand vor dem Dilemma, drei Fahrer zu haben, aber nur einen unter Vertrag. Die anderen zwei, Fernando Alonso und Oscar Piastri, wollte man unbedingt halten. Zu den besten Bedingungen für das Team. Alpine-Chef Laurent Rossi übersah dabei, dass in der Formel 1 andere Gesetze gelten als in der Industrie. Er hielt die Wunschpiloten hin im Glauben, sie hätten keine Alternativen. Das war eine Fehleinschätzung. Dazu kamen noch handwerkliche Fehler der Hausjuristen.

Der erste falsche Zug des Alpine-Managements trug sich schon vor einem Jahr zu. Man verlängerte Esteban Ocons Vertrag ohne Not um drei Jahre. Damit war Alpine in seinen Fahrerplanungen nicht mehr flexibel. Viel zu spät erkannte das Team, dass Alonso unverzichtbar ist. Er hebt die Truppe fahrerisch, technisch und strategisch auf ein anderes Niveau. Und er ist für Ocon der Anhaltspunkt. Der Franzose beginnt die Wochenenden immer mit drei bis fünf Zehntel Rückstand. Bis ihm Alonso zeigt, was möglich ist, bis er Schritt für Schritt das Setup des Teamkapitäns kopiert.

Alonso forderte von Alpine zwei Jahre. Das trieb seine Verhandlungspartner in die Enge. Sie hatten Oscar Piastri im Kader

> „Ich hatte keinen Vertrag mit Alpine und konnte deshalb frei über mein Schicksal entscheiden. McLaren wollte mich. Bei Alpine war das nicht klar."
>
> Oscar Piastri

und wollten das Supertalent keinesfalls verlieren. Das ging nur, wenn man dem 21-jährigen Australier 2023 ein Cockpit garantieren konnte. Nicht notwendigerweise bei Alpine. Aber Williams hat sich auch für George Russell als guter Ausbildungsplatz erwiesen. Rossi machte den Fehler, dass man in dem im November 2021 geschlossenen Vertrag für 2022 keine festen Zusagen für die Zeit danach festschrieb.

In dieser Saison war Piastri offiziell nur Reservefahrer. Für die Jahre 2023 bis 2026 existierte nur eine Absichtserklärung ohne Unterschriften. Demnach wollte Alpine das Wunderkind ein oder zwei Jahre bei Williams parken, bevor man selbst auf ihn zugreifen würde.

Ocon braucht Alonso

Unter den Umständen konnten die Franzosen Alonso nur einen Vertrag über ein Jahr plus Option auf ein weiteres anbieten. Alonso empfand das als Majestätsbeleidigung. Der 41-jährige Spanier konnte seinen Wert für das Team genau taxieren. Sportlich wie kommerziell. Das rechtfertigte einen Zweijahresvertrag. Statt mit Alonso und Piastri endlich Klarheit zu schaffen, entschied sich Rossi fürs Pokern. Wo sollten seine Fahrer auch hin?

Dass Alonso mit Aston Martin sprach, war bekannt. Aber war der britische Rennstall eine Option für einen, dem die Zeit davonläuft und der dort wieder damit anfangen müsste, etwas aufzubauen? Und bei welchem anderen Team könnte Piastri unterkommen als bei Alpine? Die


Alpine-Boss Laurent Rossi steht mit leeren Händen da. Erst war Alonso weg, dann auch noch Supertalent Piastri

XPB

drei Topteams waren dicht. McLaren hatte man nicht auf dem Radar. Alpine glaubte, Daniel Ricciardo sei in seinem Dreijahresvertrag festbetoniert.

Alpines Unterhändler wachten noch nicht einmal auf, als Piastri am 4. Juli für zwei Jahre bei McLaren unterschrieb. Angeblich wurde Alpine „rechtzeitig“ ins Bild gesetzt. Das war naiv und fahrlässig. Teamchef Otmar Szafnauer relativiert: „Wir haben nur Gerüchte gehört. Dass der Vertrag am 4. Juli geschlossen wurde, haben wir erst vom Schiedsgericht erfahren. Uns war wichtig, unsere Verpflichtungen gegenüber Oscar einzuhalten.“

Piastri und sein Manager Mark Webber hatten vergeblich auf feste Zusagen von Alpine gewartet und fühlten sich nicht mehr verpflichtet zu warten –mit der Gefahr, zwischen alle Stühle zu fallen. McLaren war außerdem die attraktivere Option als Williams. Das Schiedsgericht in Genf konnte nur zugunsten von McLaren entscheiden. Die hatten einen Vertrag, Alpine einen wertlosen Vertragsentwurf. Da muss man sich fragen, warum man überhaupt das Schiedsgericht angerufen hat.

Jeder halbwegs begabte Jurist hätte merken müssen, dass die Schlacht um Piastri verloren ist. Spätestens da hätte Alpine voll auf die Karte Alonso setzen müssen. Auch hier entschied Rossi zu warten. Und damit gegen Alonso. Ein bisschen Risiko war für Piastri trotzdem dabei. McLaren konnte den jungen Australier nur als Reservepilot mit der Aussicht auf eine Festanstellung verpflichten. Ricciardo war ja noch da. Es dauerte noch 51 Tage, bis man sich mit dem achtfachen GP-Sieger auf eine vorzeitige Vertragsauflösung einigte. McLaren sprach von totaler Transparenz seinen Fahrern gegenüber. Ricciardo dagegen beteuerte, nichts von der Verpflichtung seines Landsmannes gewusst zu haben.

Alpine steht nun mit leeren Händen da und muss unter Fahrern wählen, die andere Teams nicht mehr haben wollen. Daniel Ricciardo, Pierre Gasly, Mick Schumacher, Nyck de Vries. „Wir haben viele Anfragen und werden uns jetzt Zeit lassen, die beste Lösung zu finden“, erklärte Szafnauer. Das Fahrerlager tippt auf Pierre Gasly, auch wenn die Kombination mit Ocon zu einem Pulverfass werden könnte. Red Bull ist bereit, Gasly bei einem guten Angebot freizustellen. Obwohl es im Nachwuchskader von Red Bull derzeit keinen gibt, der Gasly bei Alpha Tauri ersetzen könnte. Der Plan ist, in dieser Vakanz dem Amerikaner Colton Herta eine Chance zu geben. ■


XPB

Piastri wurde lange hingehalten. Dann schaffte der Youngster Tatsachen


MOTORSPORT IMAGES

Pierre Gasly würde 2023 gerne an der Seite von Ocon bei Alpine fahren


MOTORSPORT IMAGES

Colton Herta soll Gasly ersetzen. Doch dem US-Boy fehlt die Superlizenz

Formel 1

Neue Spiegel für 2023

Die neuen Formel-1-Autos schränken die Sicht nach hinten ein. Die FIA plant deshalb 2023 mit größeren Rückspiegeln. Verschiedene Teams haben sie in Zandvoort getestet.

Von: **Michael Schmidt**

Die neuen Formel-1-Autos brachten auch neue Probleme mit sich. Das Bouncing. Härter gefederte Autos. Eine schlechtere Sicht nach vorne und hinten. Die Fahrer hatten berichtet, dass ihr Sichtfeld nach schräg hinten momentan stark eingeschränkt ist. Offenbar kam es deshalb bereits zu einigen Beinahekollisionen.

Deshalb hat die FIA die Teams dazu vergattert, neue Spiegelvarianten zu testen, um das Problem für 2023 zu lösen. Bereits in Montreal hat ein Team einen gewölbten Spiegel im Normalmaß ausprobiert. Die konkave Oberfläche deckt zwar einen größeren Bereich ab, aber die Fahrer bemängelten, dass die Autos darin kleiner erscheinen. Das kann dazu führen, dass man die Entfernung falsch einschätzt.

In Zandvoort probierten verschiedene Teams größere Spiegel aus. Die Prototypen waren 220 Millimeter lang und 60 Millimeter hoch. Das bedeutet 50 Prozent mehr Flügelfläche als bisher. Der ganze Aufbau samt Halterung hat eine Breite von 423 Millimetern und eine Höhe von 187 Millimetern. ■



MSA

In Zandvoort wurden größere Spiegel mit Blick auf die Saison 2023 getestet

Formel 1

Warnung an Porsche

Die Teamleitung von Red Bull hat klargemacht, dass Unabhängigkeit wichtiger ist als ein Motorenvertrag. Das fordert Porsche heraus. Ziel ist es, die Schwaben auf die Bedingungen zu drücken, die ursprünglich vereinbart waren.

Von: **Michael Schmidt**

Noch ist die Traumehe von Red Bull und Porsche nicht geplatzt, aber die Hochzeit wurde aufgeschoben. Nach Aussage von Red Bull liegen die Verhandlungen momentan auf Eis. Der Rennstall ist nicht bereit, Teile seines Teams oder der Holding zu verkaufen, schon gar nicht 50 Prozent. Sportdirektor Helmut Marko und Teamchef Christian Horner pochen auf ihre Unabhängigkeit. Und werden dabei von Firmengründer Dietrich Mateschitz unterstützt. Offenbar gab es in der Sommerpause auch eine Reise nach Bangkok, um die thailändischen Mehrheitseigentümer darauf einzuschwören.

Die Dissonanzen in den Gesprächen entstanden Gerüchten zufolge, als Porsche die Vereinbarungen ändern und einen Anteil an Red Bull Technologies forderte. Was einmal 35 Prozent gewesen sein sollen, wurde demnach auf 50 Prozent erhöht. Mit dem entsprechenden Mitspracherecht. Marko und Horner wollen sich in ihrem Kerngeschäft nicht reinreden lassen. Man wäre aber bereit, Anteile an RB Powertrains zu veräußern, die notfalls den Antrieb für 2026 komplett in Eigenregie bauen wollen. Da die Zeit drängt, wird es schwierig, ein Abkommen vor Porsches Friedenspflicht vor dem Börsengang zu treffen. Nach dem Börsengang würde man die Einschreibefrist am 15. Oktober verpassen. Da Porsche dem F1-Management und der FIA wichtig sind, sucht man gerade nach Notlösungen zum Terminkonflikt. ■



RED BULL

Helmut Marko und Christian Horner fürchten um ihre Unabhängigkeit

NACHRICHTEN

FREIGABE FÜR PIASTRI?
Beim GP Holland war Oscar Piastri noch Simulatorfahrer für Alpine. Das Team will vor Monza entscheiden, ob man den Australier vorzeitig aus seinem Vertrag für 2022 entlässt und ihn gleich zu McLaren ziehen lässt. Wenn nicht, wird McLaren die zwei Freitagstrainings mit seinem Fahrerpool aus der IndyCar-Szene bestreiten. Zur Auswahl stehen Colton Herta, Patricio O'Ward und Alex Palou. Testfahrten im Vorjahresauto entscheiden, wer aus dem Trio zum Zug kommt.

KRITIK AN SUPERLIZENZ
Colton Herta ist Favorit für das zweite Alpha-Tauri-Cockpit, wenn Pierre Gasly zu Alpine wechseln sollte. Der 22-jährige Amerikaner hat aber trotz seiner sieben IndyCar-Siege und dem dritten Gesamtrang 2020 in der US-Serie nur 32 der 40 nötigen Superlizenz-Punkte. Während einige Teamchefs auf Einhaltung der Regeln pochen, poltert Helmut Marko: „Das System ist ungerecht. IndyCars sind schnelle Autos. Da gibt es in minderwertigeren Serien Superlizenz-Punkte fast zum Nulltarif."

MEHR ZUSCHAUER
Im letzten Jahr deckelten die Corona-Bestimmungen die Besucherzahl in Zandvoort auf 65 000 pro Tag. Bei der zweiten Auflage durften pro Tag 105 000 Zuschauer an die Strecke. Für 2023 überlegt der Veranstalter, die Kapazität auf 120 000 zu erhöhen.

DOOHAN STATT PIASTRI
Nach dem Abgang von Oscar Piastri wird Jack Doohan Alpines neue Speerspitze im Nachwuchsprogramm. Der 19-jährige Australier könnte in Freitagstrainings zu seinem Formel-1-Debüt kommen. Mit ihm in der Alpine-Akademie sind noch Oliver Caldwell, Caio Collet und Victor Martins. Der Bulgare Nicola Tsolov steht vor der Tür. Er ist Fernando Alonsos Schützling.

auto motor und sport

KONGRESS
MOBILITÄT DER ZUKUNFT 2022



Dr. Joachim Post
Mitglied des Vorstands der BMW AG



Oliver Hoffmann
Mitglied des Vorstands der AUDI AG für den Geschäftsbereich Technische Entwicklung

22.09.2022





Bernd Osterloh
Personalvorstand der TRATON SE



Sebastian Vettel
Formel 1-Rennfahrer



Oliver Blume
Vorstandsvorsitzender der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG



Dr. Daniela Werlich
CTO
Customcells Holding GmbH

All keynotes available in english!



Luca De Meo
Präsident von Renault S.A.S



Markus Schäfer
Mitglied des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG

Wie dramatisch sind die Folgen für die Automobilindustrie?

Der auto motor und sport KONGRESS bildet auch 2022 wieder die Plattform für richtungsweisende Akteure der Automobil- und Zuliefererindustrie.

- Was bedeutet Nachhaltigkeit im Mobilitätskontext?
- Welche wirtschaftlichen Auswirkungen sind absehbar?
- Haben wir ausreichend Energieressourcen?
- Alternativen zu problematischen Rohstoffen?
- Wie können wir Lieferketten künftig zuverlässiger gestalten?

www.ams-kongress.de



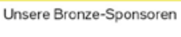
Unsere Gold-Sponsoren





Unsere Silber-Sponsoren






Unsere Bronze-Sponsoren



Unser Content-Partner



Unsere Partner















Game over

XPB

Felipe Drugovich hat in Zandvoort den nächsten Schritt in Richtung Formel-2-Titel gemacht. Meisterschaftskonkurrent Théo Pourchaire warf schon in der Qualifikation alle Hoffnungen auf ein gutes Ergebnis weg.

Von: **Tobias Grüner**

In Zandvoort wurden die Weichen für die Zukunft gestellt. Die Verantwortlichen gaben bekannt, dass sowohl die Formel 2 als auch die Formel 3 ab 2026 komplett mit synthetisch hergestelltem Kraftstoff fahren werden – genau wie es auch für die Königsklasse geplant ist. Im Gegensatz zur Formel 1 sollen dem Benzin der Rahmenserien schon 2023 55 Prozent CO_2-neutrale E-Fuels beigemischt werden.

Auch was die Meisterschaft 2022 angeht, wurden in Zandvoort Weichen gestellt. Auf der wenig überholfreundlichen Piste sicherte sich Felipe Drugovich zum vierten Mal diese Saison die zwei Bonuspunkte für die Pole-Position. Titelkonkurrent Théo Pourchaire rutschte im Quali in der Hugenholtz-Kurve in die TecPro-Bande, was einen enttäuschenden 16. Startplatz für den Sauber-Junior zur Folge hatte.

Chaos im Hauptrennen

Beim Sprint am Samstag in Reversed-Grid-Aufstellung fiel die Entscheidung direkt am Start. Marcus Armstrong kam schneller aus den Blöcken als Clément Novalak und drückte sich vorbei am Pole-Setter. Dahinter überholte Dennis Hauger den Hitech-Renner von Jüri Vips. In dieser Reihenfolge überquerte das Quartett nach 29 Runden auch den Zielstrich. Drugovich landete auf Rang 10, sicherte sich aber wenigstens noch den Bonuspunkt für die schnellste Runde. Mehr Action wurde dann im Hauptrennen am Sonntag geboten. Auf den ersten Metern wagte der auf Rang 4 gestartete Logan Sargeant einen Angriff, rutschte dabei aber in Kurve 1 durchs Kies und fiel weit zurück. Beim Versuch, die verlorenen Plätze wiedergutzumachen, krachte der US-Amerikaner dann in Kurve 6 in die Bande. Um das Auto zu bergen und die TecPro-Barriere zu reparieren, wurde das Rennen für 23 Minuten unterbrochen. Nach dem Restart dauerte es 17 Runden, bis mit Marino Sato der nächste Pilot in der Bande hing. Beim Boxenstopp war das Rad vorne rechts nicht richtig arretiert worden. Das Safety Car musste erneut raus. Beim Restart räumte Richard Verschoor Jack Doohan ab, der auf dem Weg zum zweiten Platz war. Drugovich entkam dem Chaos und konnte ungefährdet zum Sieg fahren. Pourchaire schaffte es dank einer tollen Aufholjagd auf Rang 9, der Rückstand im Klassement wuchs aber auf satte 69 Punkte. Für David Beckmann gab es nach einem schwachen Qualifying nichts Zählbares in Zandvoort. Eine Woche zuvor in Spa hatte der Iserlohner Gaststarter noch doppelt gepunktet. ■

XPB

Im Sprint setzte sich Armstrong früh in Führung



XPB

Schon in Monza könnte Drugovich den Titel klarmachen

ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Marcus Armstrong	43.42,549 min
2.	Clément Novalak	+ 0,880 s
3.	Dennis Hauger	+ 1,990 s
4.	Liam Lawson	+ 2,517 s
5.	Jüri Vips	+ 3,026 s
6.	Ayumu Iwasa	+ 3,318 s
7.	Richard Verschoor	+ 4,268 s
8.	Logan Sargeant	+ 4,650 s
9.	Jack Doohan	+ 4,840 s
10.	Felipe Drugovich	+ 5,458 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Felipe Drugovich	85.22,484 min
2.	Richard Verschoor	+ 2,405 s
3.	Ayumu Iwasa	+ 3,645 s
4.	Dennis Hauger	+ 6,947 s
5.	Enzo Fittipaldi	+ 7,987 s
6.	Amaury Cordeel	+ 10,872 s
7.	Jüri Vips	+ 12,400 s
8.	Olli Caldwell	+ 14,609 s
9.	Théo Pourchaire	+ 15,562 s
10.	Jehan Daruvala	+ 17,281 s

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Felipe Drugovich	233
2.	Théo Pourchaire	164
3.	Logan Sargeant	130
4.	Jack Doohan	121
5.	Liam Lawson	119

Isack Hadjar reist mit fünf Punkten Rückstand auf Victor Martins zum Saisonfinale in Monza

Showdown in Monza

RED BULL

Aus dem Vierkampf um die Formel-3-Krone ist ein Zweikampf geworden. Victor Martins eroberte in Zandvoort die Tabellenführung zurück. Den größten Pokal des Wochenendes schnappte sich erneut Zane Maloney.

Von: **Tobias Grüner**

Nur durch fünf Punkte getrennt reisten die vier besten Fahrer der Saison zum vorletzten Rennwochenende nach Zandvoort. Auf dem anspruchsvollen Dünenkurs trennte sich aber schon früh die Spreu vom Weizen. Die Titelträume der beiden Prema-Meisterkandidaten bekamen bereits im Qualifying einen herben Dämpfer. Oliver Bearman und Arthur Leclerc gingen von den Startplätzen 14 und 20 am Ende leer aus. Victor Martins und Isack Hadjar waren dagegen mit P2 und P6 voll auf Punktekurs. Die Pole-Position sicherte sich wie schon in Spa Zane Maloney. Der Trident-Pilot war der erste Fahrer, der dieses Jahr zwei Quali-Bestzeiten setzen konnte.

Maloney gewinnt erneut

Beim Sprint am Samstag wurde Juan-Manuel Correa durch Reversed Grid an die Spitze des Feldes gespült. Der US-Amerikaner verteidigte zunächst die Führung am Start. In seinem Rückspiegel machte sich aber direkt Caio Collet breit, der sich auf den ersten Metern von Platz 4 auf Rang 2 geschoben hatte. Die zweite Attacke des Alpine-Piloten in Runde 5 sorgte dann für den Führungswechsel. Collet hatte Correa in einem harten Duell über die ersten drei Kurven niedergerungen. In einem ansonsten ereignisarmen Rennen belegte Zak O'Sullivan den dritten Podiumsplatz. Hadjar und Martins sammelten auf den Plätzen 6 und 7 kleine Punkte im Titelkampf.

Am Sonntag wurde etwas mehr Action geboten. Martins schnappte sich Pole-Setter Maloney schon am Start. Ein Crash zwischen Brad Benavides und Williams Alatalo sorgte in Runde 4 für die erste von drei Safety-Car-Phasen. Beim Restart attackierte Jak Crawfort Maloney, rutschte dabei aber neben die Strecke, was Franco Colapinto kampflos aufs Podium hievte. Vier Runden später blies Maloney selbst zur Attacke und holte sich die Führung von Martins zurück. Nach 26 Runden feierte der 18-Jährige souverän seinen zweiten Sieg in sieben Tagen. Weil Hadjar nur Fünfter wurde, übernahm Martins mit Rang 2 wieder die Führung im Klassement. Bei nur fünf Punkten Abstand kommt es beim Finale in Monza nächstes Wochenende zum großen Showdown. Mit dabei ist dann auch wieder Sebastian Montoya. Der Sohn der kolumbianischen Rennlegende Pablo Montoya zeigte in Zandvoort ein beeindruckendes F3-Debüt mit zwei achten Plätzen. David Schumacher konnte nach Quali-Pech bei seinem Comeback dagegen nicht punkten. ■

RED BULL

Sebastian Montoya feierte eine starke F3-Premiere



XPB

Zane Maloney startet seine Siegesserie etwas zu spät

ZANDVOORT, SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Caio Collet	30.55,183 min
2.	Juan Manuel Correa	+ 4,057 s
3.	Zak O'Sullivan	+ 4,935 s
4.	Jonny Edgar	+ 5,888 s
5.	Gregoire Saucy	+ 6,628 s
6.	Isack Hadjar	+ 7,593 s
7.	Victor Martins	+ 8,184 s
8.	Sebastian Montoya	+ 9,903 s
9.	Jak Crawford	+ 10,599 s
10.	Roman Stanek	+ 11,028 s

ZANDVOORT, RENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Zane Maloney	44.04,515 min
2.	Victor Martins	+ 1,091 s
3.	Franco Colapinto	+ 1,417 s
4.	Roman Stanek	+ 2,188 s
5.	Isack Hadjar	+ 2,750 s
6.	Jak Crawford	+ 2,978 s
7.	Caio Collet	+ 4,378 s
8.	Sebastian Montoya	+ 5,275 s
9.	Jonny Edgar	+ 5,568 s
10.	Alexander Smolyar	+ 9,368 s

F3-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Victor Martins	126
2.	Isack Hadjar	121
3.	Roman Stanek	109
4.	Oliver Bearman	106
5.	Zane Maloney	102



Die Hersteller konnten bereits etliche Runden mit der dritten Auto-Generation abspulen

PORSCHE

Fehler im System

In den kommenden Wochen beginnt die heiße Testphase der neuen Formel-E-Autos. Das erste Kilometersammeln sah einige Probleme. So sorgten ein Unfall und nicht zufriedenstellende Einheitsbauteile für größere Verzögerungen. Bei den Teams überwiegt trotzdem noch der Optimismus.

Von: **Philipp Körner**

Die gute Nachricht zuerst: Obwohl etliche Krisen die Weltwirtschaft weiterhin fest im Griff haben, sind die Vorbereitungen auf die neunte Saison der Formel E weit vorangeschritten. Die Hersteller haben nicht nur allesamt ihre Testträger erhalten. Darüber hinaus konnten die meisten mehrere Testtage abspulen. Florian Modlinger, Formel-E-Gesamtprojektleiter bei Porsche, berichtet zum Stand der eigenen Komponenten: „Von unserer Seite hatten wir keine Showstopper oder große Themen, an denen wir hart nacharbeiten mussten.“ Und auch James Barclay, das Gegenstück bei Jaguar, sollte beim Saisonfinale in Seoul einen positiven ersten Eindruck vermelden: „Wir haben unseren Entwicklungsplan für die Gen3 parallel zum Rennbetrieb aufgezogen, konnten aber trotz der Doppelbelastung Kilometer sammeln.“ Angesichts der hohen Komplexität der Autos mit ihrer Mischung aus Einheitsbauteilen und selbstgefertigten Komponenten gehe der Trend in die richtige Richtung.

Zum selben Fazit kommt auch DS-Sportchef Thomas Chevaucher. Der Franzose erzählt: „Wir konnten fleißig Kilometer abspulen. Das Auto ist schnell und macht technisch einen großen Sprung im Vergleich zur zweiten Generation. Es gibt nur ein paar kleine Probleme, aber nichts Großes. Das gehört in diesem Business einfach dazu.“

Crash stoppt Mahindra

Während nach außen also von den meisten Verantwortlichen ein wohlwollendes Bild gezeichnet wird, gibt es hinter den Kulissen jedoch durchaus nennenswerte Probleme. Unter anderem flog der Mahindra-Fahrer Oliver Rowland ab, nachdem sich sein Antrieb während des Fahrens heruntergefahren hatte.

„Ich bin den ersten Testtag gefahren, und es lief okay. Wir hatten einige Probleme mit unserer Zuverlässigkeit, aber konnten etliche Runden fahren. Am zweiten Tag hatte ich dann meinen mächtigen Unfall. Wegen des Schadens haben wir weitere geplante Testtage in den September verschoben. Das gab uns immerhin die Zeit, in Ruhe in die Fehleranalyse zu gehen“, blickt der Brite zurück. Sein Teamchef Dilbagh Gill ergänzt: „Unser Programm ist wieder zurück in der Spur. Wir haben herausgefunden, wo die Auslöser lagen. Dafür sind Tests ja da.“

Nicht ganz so schnell zu lösen sind hingegen Probleme mit den Einheitsteilen. In diesem Bereich hat allen voran Porsche bislang größere Schwierigkeiten angetroffen. „Was den gesamten Stand betrifft, kann ich nicht zufrieden sein. Es wäre mir recht, wenn wir schon mehr Kilometer auf dem Auto hätten und weniger Probleme“, sagt Florian Modlinger. „In meinen Augen sollte es nicht der Anspruch in einer Serie mit Einheitsbauteilen sein, dass wenn die Fahrzeuge und Einheitsbauteile in die Hände der Hersteller gelangen, noch Entwicklungsarbeit geleistet werden muss.“ Bei den anderen Herstellern ordnet man die Kritik unterschiedlich ein. DS-Mann Chevaucher, dessen Ingenieure auch die technische Basis für das Maserati-Team legen, hält beruhigend fest: „Wir arbeiten mit der FIA, der Formel E und den Zulieferern zusammen, um das Auto so schnell und zuverlässig wie möglich zu machen. Ich sehe da gar nicht so große Hürden.“ Tommaso Volpe von Nissan äußert sich hingegen etwas warnender: „Es ist kein großes Geheimnis, dass es größere Verzögerungen bei den Einheitsteilen gab und der Zeitplan sehr eng ist. Wir stehen alle unter großem Druck: Wenn alles wie geplant läuft, passt es – aber wenn ein spezifisches, unerwartetes Problem auftritt und große Verzögerungen provoziert, wird die Gesamtlage herausfordernd.“



PORSCHE

„Wir müssen mit den beauftragenden Organisationen den Prozess verbessern. Denn späte Probleme kosten uns viel Geld, und das ist nicht akzeptabel.“

Thomas Laudenbach, Porsche

Formel E trifft auf LMDh

Für den Porsche-Sportchef Thomas Laudenbach, der parallel eng die Entwicklung des LMDh-Prototypen verfolgt, zeigt sich hier ein größeres Problem für den gesamten Motorsport. Er erklärt: „Generell gesehen ist das Thema Einheitsbauteile eines, das wir auch in Zukunft haben werden. Wir müssen also zusammen mit den beauftragenden Organisationen den Prozess verbessern. Denn späte Probleme kosten uns viel Geld, und das ist natürlich nicht akzeptabel.“ Dabei zeigt sich Laudenbach auch verständnisvoll gegenüber der Lage der Zulieferer: „Man muss akzeptieren, dass ein Lieferant kein eigenes Auto hat, um die Komponente zu erproben. Aber diese Erprobung dann den Teams zu überlassen, ist auch nicht fair. Das Ziel muss sein, dass wir unsere Entwicklungsabläufe so abfahren können, dass die geplanten Kosten in den Grenzen gehalten werden.“ Die hätte man den Entscheidern und Vorständen ja versprochen.

In den kommenden Wochen wird sich zeigen, wo die Gen3 wirklich steht. Nachdem bei den ersten Tests die Zuverlässigkeit im Mittelpunkt stand, verschiebt sich der Fokus nun stetig in Richtung Performance. Noch vor dem Jahreswechsel müssen die Autos schließlich rennbereit sein. Porsche-Mann Florian Modlinger resümiert: „Momentan steht alles bei der Timeline. Mit dem ersten Rennen im Januar ist sie sportlich, sehr sportlich.“ ■

Mount McLaughlin

Nur noch winzige Restchancen auf den Titel, aber trotzdem sehr zufrieden. Scott McLaughlin fuhr ein Rennen, „das exakt wie geplant lief“

MOTORSPORT IMAGES

In einem spannungstechnisch eher flachen Rennen in Portland war der Penske-Pilot Scott McLaughlin auf dem Gipfel seiner Fähigkeiten. Sein Teamkollege Will Power hat beim Kampf um den IndyCar-Olymp in Laguna Seca am kommenden Wochenende weiter die besten Karten.

Von: **Philipp Körner**

Tests zählen bekanntermaßen nicht zu den Lieblingsaufgaben vieler Rennfahrer (passende Gründe finden Sie auf der gegenüberliegenden Seite). Doch im diesjährigen Saisonendspurt der IndyCar sind sie so beliebt wie selten zuvor. Zwar gibt es, wie in den meisten anderen Serien auch, im US-Championat strikte Kontingente, welche die Teams clever verplanen müssen. Da die Saison zu den engsten der letzten 20 Jahre gehört, sparten sich einige aber den restlichen Tag bis kurz vor Ende auf – denn: Jeder noch so kleine Wissensvorsprung kann entscheidend sein.

Das Team Penske mit seinen drei Titelanwärtern setzte in diesem Jahr seinen verbliebenen Trumpf in Portland ein. Die Rivalen von Chip Ganassi Racing mit ebenfalls drei Kandidaten legten den Fokus hingegen auf den Ort des Saisonfinales: Laguna Seca.

Das Wunder von Kurve 1

Bereits in den Trainings zeigte sich schnell, dass die Truppe des Serieneigentümers Roger Penske die richtigen Schlüsse aus dem Tag gezogen hatte. Auf dem 3,16 Kilometer langen Kurs, der 2021 noch zu ihren wenigen Schwachstellen gehört hatte, gab man von Beginn an den 2,2-Liter-V6-Ton an. In der Qualifikation belegten Scott McLaughlin und seine Kollegen Josef Newgarden und Will Power geschlossen die Top 3. Newgarden erhielt für einen vorzeitigen Motortausch jedoch eine Sechs-Platz-Strafe. Somit rückte der wiederholt glänzende Rahal-Rookie Christian Lundgaard in die Top 3 auf. Für die beiden Ganassi-Anwärter Scott Dixon und Marcus Ericsson war das Qualifying mit den Rängen 16 und 18 eine herbe Enttäuschung.

Zur Überraschung aller kam das Feld nahezu ohne Kontakte durch die berüchtigte erste Kurve. Scott McLaughlin zog daraufhin dominant davon und drückte einer ereignisarmen ersten Rennhälfte seinen neuseeländischen Stempel auf. Dahinter hielt Will Power die Stellung, der im Gegensatz zu McLaughlin jedoch mit der weichen Mischung haderte. Der von Rang 5 kommende McLaren-Mann Patricio O'Ward hielt sich zur Halbzeit auf dem bereinigten dritten Platz.

In der 84. von insgesamt 110 Runden musste die Rennleitung zum einzigen Mal das Geschehen neutralisieren, nachdem Ganassi-Star Jimmie Johnson in die Mauer gedrückt worden war. Dank smart aufgesparter Push-to-pass-Sekunden war Scott McLaughlin beim Restart unantastbar. Josef Newgarden, der sich in die Nähe des Podiums vorgekämpft hatte, fiel als einziger Top-10-Pilot auf der harten Mischung schließlich wieder auf den achten Platz zurück. Während McLaughlin seinen dritten Saisonsieg feierte, baute Will Power mit P2 seine Meisterschaftsführung aus. Scott Dixon rundete mit einer starken Aufholjagd das Podium ab. Er und Newgarden liegen damit 20 Punkte hinter Power. ■

INDYCAR, PORTLAND

1.	Scott McLaughlin	1:56.15,6892 h
2.	Will Power	+ 1,1792 s
3.	Scott Dixon	+ 1,6006 s
4.	Patricio O'Ward	+ 13,8892 s
5.	Graham Rahal	+ 14,8208 s
6.	Colton Herta	+ 16,3039 s
7.	Alexander Rossi	+ 17,0044 s
8.	Josef Newgarden	+ 17,6062 s
9.	Callum Ilott	+ 18,0978 s
10.	Felix Rosenqvist	+ 18,6356 s

Pole-Position:
Scott McLaughlin: 0.58,2349 min.
Meiste Führungsrunden:
Scott McLaughlin, 104/110 Runden

FAHRERWERTUNG

1.	Power	523 Punkte
2.	Newgarden	503
3.	Dixon	503
4.	Ericsson	484
5.	McLaughlin	482



MOTORSPORT IMAGES

Zweiter auf der Strecke, Erster in der Wertung: Will Power feiert wichtige Punkte



GTWC

Beim zweiten Stopp übernahm das Saintéloc-Audi-Team die Spitze – und gab sie danach nicht mehr ab

Audi Konfigurator

Der vierte und vorletzte Saisonlauf zum Endurance Cup der GT World Challenge fand im badischen Hockenheim statt – und da war gegen Audi kein Kraut gewachsen: Lange sah es im Drei-Stunden-Rennen nach einem Dreifachsieg für Audi aus, am Ende war es „nur“ ein Doppelsieg. In der Meisterschaftsfrage sind wir allerdings keinen Schritt weitergekommen.

Von: **Marcus Schurig**

Hockenheim lief nach dem Motto des alten Quizmasters Robert Lembke: „Welches Schweinderl hätten Sie denn gerne?“ Damals in den 70ern ging es um die Farbe des Sparschweins, beim vorletzten Lauf zum Endurance Cup der GT World Challenge in Hockenheim ging es um die Farbe des siegreichen Audi R8 LMS Evo2: Erst sah alles nach WRT aus, dann war Car Collection dran, am Ende balgten sich Saintéloc Racing und Attempto Racing um den Sieg in Hockenheim. Audi dominierte die Chose in Baden nach Belieben – und trotzdem hatte man alle Sympathien auf seiner Seite, denn für Audi fährt ja auch noch Valentino Rossi. Gefühlt die Hälfte aller Zuschauer war nur wegen Rossi nach Hockenheim gekommen. Dass der 43-jährige Superstar zusammen mit seinen WRT-Teamkollegen Frédéric Vervisch und Nico Müller sein zweites Top-5-Resultat in der Saison 2022 einfuhr, passte also wie die Faust aufs Audi-Auge.

Seltener Patzer bei WRT

Für Audi wäre sogar noch mehr dringewesen, das merkte nur keiner, weil alles gut ausging: Beim in der ersten Rennstunde führenden WRT-Audi R8 LMS Evo 2 von Charles Weerts (#32) ließen sich beim Runterschalten plötzlich keine Gänge mehr einlegen. Zwei, drei Runden laborierte der Belgier damit herum, bevor er an die Box kam. Teamkollege Kelvin van der Linde fuhr zwar noch eine Runde, aber dann war der Ausfall für das Topauto des WRT-Teams besiegelt. „Charles Weerts hatte am Ende seines Stints Schaltprobleme, als ich dann beim Boxenstopp das Auto übernahm, blieb das Getriebe in der Outlap in einem Gang stecken, daher mussten wir aufgeben“, erklärte van der Linde.

!

Audi dominierte mit dem R8 LMS das Endurance-Rennen in Hockenheim – theoretisch wäre ein Fünffachsieg dringewesen. Die Titelkandidaten AMG und Ferrari patzten.

Das belgische WRT-Team stellt in der GTWC gefühlt seit Ewigkeiten immer den schnellsten und besten Audi – mehrere Meistertitel in Serie sind kein Zufall. Dass die anderen Audi-Teams keine Statisten sind, stellten sie in Hockenheim unter Beweis: Der Car Collection-Audi R8 von Christopher Haase, Mattia Drudi und Luca Ghiotto (#12) folgte dem von der Pole-Position gestarteten WRT-Audi von Weerts in der ersten Stunde wie ein Schatten. Gut, die erste halbe Rennstunde war für die Katz, weil Rob Bell den Jota-McLaren (#38) in der Startrunde nach Feindkontakt hinten rechts heftig in die Planken warf, was eine langwierige Safety-Car-Phase für Leitplanken-Reparaturen zur Folge hatte.

Als Weerts wegen seiner Probleme erst zurück- und dann ausfiel, führte Drudi (#12) vor dem Lamborghini (#63) von Jack Aitken. Merke: Überall da, wo Audi stark ist, sind es wegen der engen technischen Verwandtschaft auch die Lamborghini. Dahinter lag der JP Motorsport-McLaren. Die beiden in der Meisterschaft gut platzierten Mercedes der Teams GetSpeed (#2) und Akkodis ASP (#88) hatten bereits über fünf Sekunden Rückstand.

GetSpeed konnte mit einem exzellenten Stopp drei Plätze gutmachen, sodass sich Steijn Schothorst als erster Verfolger hinter dem Car Collection-Audi von Luca Ghiotto einreihte, dahinter folgte der Saintéloc-Audi von Christopher Mies (#25), und auch Markenkollege Markus Winkelhock (Attempto-Audi, #66) tauchte auf Platz 6 in der erweiterten Spitzengruppe auf.

„Es war ein gutes Rennen, leider habe ich in der Startrunde einen Fehler gemacht, das hat uns zehn Plätze gekostet. Dazu fingen wir uns eine Strafe ein.“

WRT-Audi-Pilot Valentino Rossi

Zur Mitte des zweiten Stints balgten sich hinter Ghiotto ein Viererpaket um Platz 2, darunter mit Mies (#25) und Winkelhock (#66) zwei weitere starke Audi mit Podiumsgelüsten. Mies machte in Runde 55 kurzen Prozess mit dem GetSpeed-Mercedes, nachdem sich Schothorst in der Sachskurve verbremst hatte. Drei Runden später sorgte Markus Winkelhock für das spektakulärste Überholmanöver im ganzen Rennen, als er den Emil Frey-Lambo von Stuart White (#14) auf der Außenspur (!) der über 200 km/h schnellen Mercedes-Links kassierte und Platz 4 übernahm.

4 Audi + 1 Lambo = Top-5!

Schothorst fiel in der Folge bis auf Platz 6 zurück, sodass sich die Gefechtslage vor dem zweiten und letzten Stopp neu sortiert hatte: Die drei Audi von Car Collection (#12), Saintéloc (#25) und Attempto Racing (#66) führten das 49 Wagen starke Feld an, allerdings lagen jeweils drei Sekunden zwischen den Audi-Kutschern. Der Emil Frey-Lambo (#14) lag zwar noch auf Platz 4, sollte aber ebenso wie der JP Motorsport-McLaren nach dem Stopp den Anschluss wegen des Absitzens von Pitstopp-Strafen aus der Serie der ersten Stopps verlieren. Der Rossi-Audi (#48) und der Getspeed-AMG (#2) folgten dahinter mit gut zehn Sekunden Rückstand – damit lagen vier Audi und ein Lamborghini in den Top-5!

Der zweite Stopp änderte nichts an der Audi-Dominanz, wohl aber an der Reihenfolge. Denn das Saintéloc-Team kam mit Schlussfahrer Patric Niederhauser vor dem Car Collection-R8 von Christopher Haase heraus, dahinter reihte sich mit fünf Sekunden Rückstand der Attempto-Audi von Dennis Marschall (#66) ein. Beachtlich: Der Dinamic-911 (#54) von Matteo Cairoli hatte sich beim letzten Stopp von P8 bis auf Platz 4 nach vorne katapultiert, dahinter folgten wie gewohnt die beiden AMG-Teams GetSpeed und Akkodis ASP.

Alle hatten in Hockenheim aufgrund der beschränkten Überholmöglichkeiten ein statisches Autorennen befürchtet, doch der dichte Verkehr sorgte für eine unterhaltsame Show, die auch im Finale für Spannung sorgte. Als dann in Runde 80 (34 Minuten vor Ende) eine zweite SC-Phase wegen eines Unfalls ausgerufen wurde, schoben sich alle Top-10-Autos noch mal bis auf wenige Sekunden zusammen.

Titelduell AMG vs. Ferrari

Beim Restart in Runde 85 kassierte Nico Müller im Rossi-R8 Jules Gounon (#88) im Mercedes, der drei Runden später offenbar wegen Schaltproblemen in der Spitzkehre stand. Saintéloc-Pilot Patric Niederhauser konnte beim Restart zwischen sich und seine Verfolger gleich Abstand aufbauen, weil noch ein überrundeter Lambo dazwischenhing – damit war die Siegfrage früh geklärt.

Dahinter ging es Audi-intern zur Sache: Marschall (#66) hatte den Abstand zu Haase (#25) zugefahren und bereitete sich 14 Minuten vor Ende auf den Angriff vor, in Runde 94 war es so weit. Haase hatte auch noch einen Reifenschaden zu beklagen und fiel deshalb bis auf Platz 38 zurück. Des einen Leid, des anderen Freud: Das Team von Publikumsliebling Valentino Rossi beendete das Rennen so nämlich auf Platz 5. Sympathisch der Kommentar von Vale: „Wir hätten heute das Podium geschafft, wenn ich nicht in der Startrunde einen Fehler eingebaut und dabei zehn Plätze verloren hätte.“

Bilanz? Audi-Doppelsieg in Hockenheim, aber an einem guten Tag hätte das ein Fünffachsieg werden können. Porsche war eigentlich nicht im Rennen, staubte aber dank perfekter Strategie ein Podium ab. Auch dem GetSpeed-Team muss man gratulieren, denn Luca Stolz und Steijn Schothorst waren die einzigen Frontrunner, die in der Meisterschaft Punkte holten. Das dort führende Akkodis-ASP-Team (Marciello, Gounon, Juncadella) ging ebenso punktelos aus wie das Ferrari-Team Iron Lynx, wo es in Runde 14 zu einem teaminternen (!) Crash der beiden Topautos kam. Bedeutet für den Titel was? Nichts! Akkodis-AMG führt immer noch mit elf Punkten vor dem Iron Lynx-Ferrari. ■



Niederhauser, Legeret und Mies freuen sich über den Sieg für Saintéloc-Audi



Überraschung: Der Dinamic-Elfer schlich sich von weit hinten aufs Podest



Beim Start sah für das Dauersieger-Team WRT noch alles richtig gut aus …

GT WORLD CHALLENGE: ENDURANCE CUP

VIERTER SAISONLAUF: HOCKENHEIMRING (GER)

Länge der Strecke: 4,574 km; **Renndistanz:** 101 Runden gleich 461,974 km; **Pole-Position Pro-Klasse:** Dries Vanthoor, Charles Weerts, Kelvin van der Linde; WRT-Audi R8 LMS Evo 2 (#32): 1.37,478 min; **Schnellste Rennrunde:** Mirko Bortolotti; Emil Frey-Lamborghini Huracán GT3 (#63): 1.38,324 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#25	Mies/Legeret/Niederhauser	Saintéloc-Audi R8 LMS	3:00.36,573 h
2.	Pro	#66	Winkelhock/Schramm/Marschall	Attempto-Audi R8 LMS	+2,614 s
3.	Pro	#54	Cairoli/Bachler/Piccariello	Dinamic-Porsche 911 GT3 R	+14,193 s
4.	Pro	#2	Engel/Schothorst/Stolz	GetSpeed-AMG GT3	+15,037 s
5.	Pro	#46	Rossi/Müller/Vervisch	WRT-Audi R8 LMS	+15,378 s
6.	Pro	#63	Aitken/Costa/Bortolotti	Emil Frey-Huracán GT3	+17,265 s
7.	Silver	#14	Lappalainen/Wishofer/White	Emil Frey-Huracán GT3	+24,221 s
8.	Silver	#99	Zug/Schöll/Aka	Attempto-Audi R8 LMS	+28,679 s
9.	Pro	#50	Verhagen/Hesse/Harper	Rowe-BMW M4 GT3	+29,402 s
10.	Silver	#30	Neubauer/Goethe/Simmenauer	WRT-Audi R8 GT3	+29,905 s
11.	Pro	#98	Farfus/Yelloly/Catsburg	Rowe-BMW M4 GT3	+34,190 s
12.	Silver	#26	Panis/Gazeau/Baert	Saintéloc-Audi R8 LMS	+37,758 s
13.	Silver	#777	Al Zubair/Jefferies/Schiller	Al Manar Racing-AMG GT3	+39,755 s
14.	Pro	#30	Roussel/Rougier/Altoe	Emil Frey-Huracán GT3	+41,706 s
15.	Gold	#7	Millroy/Iribe/Schandorff	Inception Racing-McLaren	+43,788 s

Sportwagen-WM (WEC)/Le Mans: Keine Mehrheiten für GT3-Kit-Pläne

GT3 Kit: Gefahr gebannt?

Der WEC- und Le-Mans-Ausrichter ACO wollte für die Integration der GT3-Autos ab 2024 eigentlich einen eigenständigen Fahrzeug-Kit einführen. Aus der Schnapsidee wurde zwischenzeitlich bitterer Ernst, doch es gibt Entwarnung: Der große, teure und unsinnige Umbau ist vom Tisch, womit wir bei den Resten der Schnapsidee sind.

Von: **Marcus Schurig**



PORSCHE

Die großen GT3-Kit-Pläne sind vom Tisch. Dafür ein kleinerer Heckflügel?

Alle GT3-Player treibt aktuell nur eine Sorge um: Die Klasse darf nicht zu teuer werden. Ein separater Kit für GT3-Autos, die in der Sportwagen-WM (WEC) und in Le Mans antreten, wäre gleichbedeutend mit einem zusätzlichen technischen Baustand – und mit zusätzlichen Kosten. Aus diesem Grund hatten sich fast alle GT3-Hersteller gegen einen Kit ausgesprochen.

Nach internen Berechnungen hätte ein großer Rundum-Kit Entwicklungs- und Homologationskosten in Höhe von bis zu drei Millionen Euro produziert. Pro Hersteller werden aber ab 2024 bestenfalls zwei Autos in der GT-Klasse zugelassen sein, und das Technikdepartment des ACO wollte auch noch einen Kostendeckel für den GT3-Kit einführen, der bei 100 000 Euro gelegen hätte. Refinanzierung für die Hersteller? Wohl eher nicht.

In der letzten Woche fanden in Paris Treffen der Endurance Commission und der GT Comission statt. Dem Vernehmen nach haben sich elf von zwölf GT3-Herstellern gegen den Kit ausgesprochen – nur Toyota war dafür, aber die haben erstens aktuell gar kein GT3-Auto, und zweitens schlagen sie sich nur aus politischen Gründen auf die Seite des ACO, weil sie auch in der Topklasse fahren.

Damit war die ACO-Offensive für den GT3-Kit-Car zum Scheitern verurteilt. Der ACO war nicht begeistert und fordert nun trotzdem Anpassungen in drei Bereichen: Erstens sollen die GT3-Autos einen flacheren Heckflügel bekommen, zweitens sollen sie in Le Mans zwei Sekunden schneller werden – wobei das erste nicht unbedingt zum zweiten führt. Drittens sollen auch in der GT3-Klasse in Zukunft sogenannte Drehmoment-Messwellen zur Kontrolle der Leistung zum Einsatz kommen. Damit sind wir wieder im Bereich der Schnapsidee … ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

KEIN TPM-SYSTEM IN GTWC

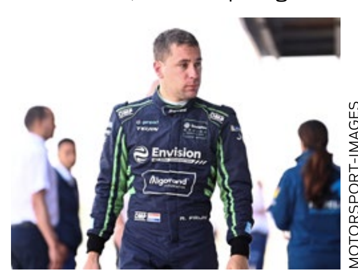
Beim GTWC-Saisonhighlight in Spa hatte Reifenausrüster Pirelli Grenzwerte für Luftdruck und Negativsturz eingeführt. Der Grund waren Reifenschäden beim Vortest zum 24h-Rennen. Die Vorgaben waren zwar verbindlich, aber ihre Durchsetzung am Ende nicht zu kontrollieren. Intern wurde beim GT-Promoter Stéphane Ratel und der SRO-Organisation auch darüber nachgedacht, ein Tire Pressure Monitoring System (TPM) einzuführen – die IMSA arbeitet damit seit dem Saisonstart in Daytona. Beim Endurance-Cup-Rennen in Hockenheim wurde klar, dass so ein System in der GT World Challenge nicht zum Einsatz kommen wird: Die Daten sind zu unzuverlässig und damit nicht justiziabel, der technische Aufwand und die Kosten sind zu hoch. Damit bleibt es nach dem aktuellen Stand in der GTWC auch in Zukunft bei verpflichtenden Empfehlungen.

NICO MÜLLER BEI PEUGEOT?

Laut seriösen Quellen hat der Schweizer Audi-Pilot Nico Müller einen Vertrag bei Peugeot Sport für Einsätze mit dem Hypercar 9X8 Hybrid ab 2023 unterschrieben. Peugeot Sport hatte lange mit dem Australier Brendon Hartley verhandelt, der derzeit bei Toyota Gazoo Racing als Hypercar-Pilot unter Vertrag steht. Offenbar hat sich Hartley nun für einen Verbleib bei Toyota entschieden. Nico Müller wurde schon länger als Option bei Peugeot Sport gehandelt. Sollte der Schweizer bei Peugeot andocken, würde er auf dem 9X8 mit der Startnummer 94 zusammen mit Loïc Duval und Gustavo Menezes an den Start gehen.

RAST UND FRIJNS BEI BMW?

Zwei weitere Audi-Piloten sind im Prototypenlager höchst begehrt: René Rast und Robin Frijns. Beide Piloten standen auch mit Peugeot Sport (siehe oben) in Kontakt. Rast wird nach gängiger Einschätzung bei BMW landen, dito der von WRT-Teamchef Vincent Vosse gemanagte Robin Frijns (im Bild). WRT setzt ab 2024 die LMDh-Autos von BMW in der WEC ein. Sollte Frijns bei BMW andocken, hat das Jota-Team ein Problem, denn ursprünglich



MOTORSPORT-IMAGES

planten die Briten, dass Frijns, Will Stevens und António Félix da Costa den Porsche-LMDh-Kundenwagen in der Saison 2023 in der WEC pilotieren. Frijns wäre zwar theoretisch frei, da er für 2023 kein BMW-Programm hat, aber es ist fraglich, ob ihm BMW erlauben würde, eine Übergangssaison bei einem Porsche-Kundenteam zu bestreiten.

WM-FORMAT UNTER DRUCK?

Die Sportwagen-WM und ihr Ausrichter ACO haben für die kommenden Jahre ambitionierte Ziele: Im nächsten Jahr steht der 100. Geburtstag des 24h-Rennens in Le Mans an, zur großen Party werden in der neuen gemeinsamen Topklasse aus Hypercars und LMDh-Wagen neun Hersteller erwartet. Doch die WEC besteht nicht nur aus Le Mans. Aus diesem Grund will der ACO die restlichen WM-Läufe durch mehr Vielfalt aufpeppen und attraktiver für die TV-Formate machen. Ein Diskussionspunkt sind wechselnde Renndistanzen, also eine Abkehr vom bisherigen sturen 6-Stunden-Format, das immer mit den historischen Vorbildern der alten 1000-Kilometer-Rennen begründet wurde. Denkbar sind nun angeblich auch kürzere Renndistanzen über vier oder sogar über drei Stunden. Alles darunter sieht der Ausrichter ACO aber nicht mehr als Langstreckenrennen an.

„Die perfekte Saison gibt es nicht“

Seit eineinhalb Jahren steht WM-Rekordstarter Jari-Matti Latvala an der Spitze des Toyota-Teams und schwimmt auf der Erfolgswelle. Der 37-jährige Finne über verpasste Siege, Fahrfehler und Rovanperäs Ausnahmetalent.

Von: **Reiner Kuhn**

Was wurmte Sie diese Saison bisher am meisten?
Um ehrlich zu sein, tut es immer noch weh, dass wir unsere Heimrallye in Finnland nicht gewinnen konnten. Zwar hatten wir zwei Autos auf dem Podium, den Sieg feierte aber Ott Tänak.

Was ist Ihre Analyse?
Unseren Fahrern fehlte das ultimative Vertrauen ins Auto, das es auf diesen Strecken benötigt, um am absoluten Limit agieren zu können. Deshalb werden wir bis Neuseeland nochmals am Fahrwerk arbeiten. Aktuell geht es allerdings Schlag auf Schlag, der Rhythmus in der Rallye-WM ist extrem.

Gibt es neben dem Fahrwerk weitere Bereiche, die ein Update erfordern?
Es gibt immer irgendwo noch etwas Potenzial. Auch wenn wir in Ypern nicht gewonnen haben, war unsere Leistung okay. Kalle (Rovanperä) war zu Beginn ganz vorne dabei und nach dem Restart auf der Powerstage wieder der Schnellste. Und Elfyn (Evans) wäre ohne seine Zehn-Sekunden-Zeitstrafe bis zum Ende um den Sieg mitgefahren. Esapekka (Lappi) hatte den Auftrag, Marken-Punkte zu sichern. Unsere Fahrer machen einen prima Job.

Machen Sie sich Sorgen, dass Kalle Rovanperä nach seinem Unfall nun vielleicht Nerven zeigen könnte?
Überhaupt nicht. Die perfekte Saison gibt es nicht. Jeder Topfahrer macht Fahrfehler. Manchmal hat man dabei Glück, wie Kalle in Estland oder Finnland, oder Pech wie in Belgien. Das war bei Loeb und Ogier nicht anders. Die Kunst besteht darin, solche Momente schnell hinter sich zu lassen.


ROESELER

„Ich habe sicher mehr nachgedacht als Kalle. Wenn er im Auto sitzt, kann er alles drumherum ausblenden. Das ist eine besondere Gabe.“

Jari-Matti Latvala

Sprechen Sie aus eigener Erfahrung?
Ich habe sicher mehr nachgedacht als Kalle. Wenn er im Auto sitzt, kann er alles drumherum ausblenden. Sein ganzer Fokus ist dann nur noch aufs Fahren ausgerichtet. Das ist eine besondere Gabe. Deshalb bin ich mir auch sicher, dass er Weltmeister wird.

Und eine neue Ära einläutet?
Es mag vielleicht nicht für ewig sein, aber sicher sehr, sehr lange dauern, bis es einen noch jüngeren Weltmeister geben wird. Kalle ist ein echtes Ausnahmetalent, wie es sie nur alle Jahrzehnte einmal gibt. Ob er den Titel zwei, drei, fünf oder zehn Mal holt, ist völlig offen. Er ist so jung, dass er in ein paar Jahren noch eine ganz andere Karriere beginnen kann. Diese Option hatte so bisher kein anderer. Die Rallyewelt hat sich verändert. Für mich war Rallye alles, mein ganzes Leben drehte sich nur darum. Deshalb machte ich mir manchmal vielleicht auch zu viel Druck. Kalle interessiert sich auch für anderes, zum Beispiel Sportwagen oder den Driftsport. Er sucht andere Herausforderungen zum Ausgleich. Das gibt ihm die gewisse Lockerheit, um im Rallyecockpit nicht zu verkrampfen.


ROESELER

Schnelles Quartett: Takamoto Katsuta komplettiert das offizielle Werkstrio



Jari-Matti Latvala

Geburtstag: 3. April 1985
Geburtsort: Töysä (FIN)
Herkunftsland: Finnland

WM-KARRIERE
2002: 1. von 209 WM-Starts
2008: 1. von 18 WM-Siegen
2009–12: Ford (6 Siege)
2013–16: VW (9 Siege)
2017–19: Toyota (2 Siege)
Seit 2021: Toyota-Teamchef

HOBBYS
Histo-Rallyes, Skilanglauf

Wie schwierig sind Rovanperäs aktuelle Erfolge für seine Teamkollegen?
Wenn man wie Elfyn den Titel zweimal knapp verpasste und Séb Ogier zurücktritt, sind die Erwartungen sicher höher. Dass dann solch ein neuer Rivale auftaucht, macht natürlich etwas mit einem. Elfyn war immer ein sehr konstanter Fahrer und scheint nun wieder seine Balance gefunden zu haben. Keine Frage, er hat das Potenzial, künftig wieder um den Titel zu kämpfen. Auch Esapekka zählt zu den Schnellsten und stand in dieser Saison schon dreimal auf dem Podium. Auch wenn er zwei schwächere Auftritte hatte – er macht einen guten Job. Das größte Plus in unserem Team ist die gegenseitige Wertschätzung, die daraus resultierende Atmosphäre und die Art und Weise, wie alle an einem Strang ziehen.

Bleibt noch Sébastien Ogier. Haben Sie mit ihm schon über 2023 gesprochen?
Ich habe gehört, dass er sich einen weiteren Start in Monte Carlo gut vorstellen könnte, habe aber noch nicht mit ihm darüber gesprochen. Wenn man sich so lange kennt, sollte man das nicht am Telefon machen, sondern sich zusammensetzen. Spätestens in Neuseeland sehen wir uns. Sicher ist nur, dass ich nicht mehr um WM-Punkte fahren werde. ■


Beim Hardcore-Ritt auf Sardinien feierte Ott Tänak seinen ersten Saisonsieg

ROESELER

Heiße Eisen

Im Vorjahr kehrte die berühmt-berüchtigte Rallye Akropolis in den WM-Kalender zurück. Auch wenn sich die Schotterpisten weniger brutal als in der Vergangenheit zeigten, bleibt bei hochsommerlichen Temperaturen über der 30-Grad-Marke ein kühler Kopf gefragt.

Von: **Reiner Kuhn**

Schauen wir kurz zurück: 2005, ein Jahr nachdem die Griechen zum zweiten Mal Gastgeber der Olympischen Spiele waren, nutzten die Organisatoren der Rallye Akropolis das neue Stadion und bauten eine enge und kurvenreiche Asphaltpiste mit einer Überkreuzungsschanze und einem Tunnel in die prachtvolle Arena. Damals gewann Sébastien Loeb die Auftaktprüfung mit einer Zehntel Vorsprung vor Privatfahrer Mark Higgins und Peugeot-Werkspilot Markko Märtin. 17 Jahre später ist der Rekordweltmeister erneut am Start, wenn zum Auftakt der 66. Ausgabe der „Rallye der Götter" im Athener Olympia-Stadion 50 000 Zuschauer erwartet werden. Noch mehr Fans werden im WM-Endspurt zu den mal flüssigen, mal extrem kurvigen und von Steinen übersäten Schotterpisten strömen.

Wem sind die Götter hold?

Noch mehr als M-Sport-Leader Loeb stehen die beiden Speerspitzen von Hyundai und Toyota im Fokus: Kalle Rovanperä, der im Vorjahr bei seinem Griechenland-Debüt siegte, führt die WM-Tabelle mit 72 WM-Punkten vor Ott Tänak an. Doch der Este in Hyundai-Diensten, der hier im Vorjahr Zweiter wurde, hat einen Lauf und gewann drei der vergangenen fünf Läufe, inklusive der beiden letzten in Finnland und Belgien. Angesichts des horrenden Punkte-Mankos kann der Tabellen-Zweite volles Risiko gehen. Gleiches gilt für seine Hyundai-Teamkollegen Thierry Neuville und Dani Sordo, die ebenso wie Rovanperäs Toyota-Teamkollegen Elfyn Evans und Esapekka Lappi nichts mehr zu verlieren haben.

Auf dem Programm stehen bei hochsommerlichen Temperaturen 1189,42 Gesamtkilometer mit 16 mitunter extrem fordernden Wertungsprüfungen über insgesamt 303,30 WP-Kilometer. Die Spitze des 79 Teams zählenden WM-Feldes bilden zwölf Rally1-Hybride von Ford (5), Hyundai (3) und Toyota (4). Die zweite Liga stellt mit 39 Teams die Hälfte aller Teilnehmer, 35 davon haben für die WRC2 genannt. Die dahinter folgende WRC3 ist bei der finalen Runde der Junioren-WM mit neun Ford Fiesta Rally3 besetzt. ■



WRC PROMOTER

Spektakel garantiert: Abendliche Auftaktprüfung im Athener Olympia-Stadion

WM-NACHRICHTEN

M-SPORT-LEADER CRAIG BREEN MUSS LIEFERN

Auch wenn Adrien Fourmaux nur an der Streckenbesichtigung teilnimmt, kommt M-Sport mit fünf Ford Puma Rally1 nach Griechenland. Während Teilzeitwerksfahrer Sébastien Loeb, Gus Greensmith und die Edelkunden Pierre-Louis Loubet und Jourdan Serderidis der Herausforderung einigermaßen gelassen entgegensehen können, steht M-Sports offizielle Nummer eins, Craig Breen, nach drei Nullnummern in Folge unter massivem Druck und muss dringend Punkte liefern.

WRC2: ALLE JAGEN MIKKELSEN

Bei seinem siebten und letzten WRC2-Auftritt muss Andreas Mikkelsen noch einmal kräftig punkten. Leichter gesagt als getan. Im Rekordfeld von 35 WRC2-Kontrahenten tummeln sich neben Titel-Rivale Yohan Rossel (Citroën) Teemu Suninen (Hyundai) und Martin Prokop (Ford). Von seinen bekannt schnellen Skoda-Marken- und Teamgefährten Emil Lindholm und Chris Ingram kann der Norweger kein Schützenhilfe erwarten, schließlich haben beide noch theoretische Titelchancen.

WRC2 MASTERS: KREMER IM FOKUS

Neun der 35 WRC2-Fahrer in Griechenland haben für die neu geschaffene Masters-Wertung für Fahrer über 50 Jahre genannt. Im Fokus steht Armin Kremer, der, wenn er nicht wie in Portugal und Italien von Motorschäden ausgebremst wurde, bisher immer siegte (Kroatien und Belgien).

WRC3: WER WIRD JUNIOREN-WELTMEISTER?

Beim fünften und letzten Lauf zur Junioren-WM starten Titelverteidiger Sami Pajari und Herausforderer Jon Armstrong punktgleich ins Finale. Doch auch Robert Virves hat mit einem und Lauri Joona mit fünf Zählern Rückstand noch intakte Titelchancen. ■ RK



Nach ersten Testfahrten in Saragossa führt der Weg über Marokko zur Rallye Dakar

AUDI

Rally-Raid-WM

Für den großen Sprung

Vier Monate vor der Rallye Dakar stellt Audi mit dem RS Q e-tron E2 eine Evolution seines Wüstenrenners vor. Das Wettbewerbsdebüt des komplett überarbeiteten Experimental-Autos folgt Anfang Oktober in Marokko.

Von: **Reiner Kuhn**

Um die vom FIA-Regelwerk nun vorgeschriebenen Innenraummaße einzuhalten, musste Audi seinen RS Q e-tron überarbeiten und legte in allen Bereichen Hand an. „Das Evolutionsmodell E2 ist rund 80 Kilo leichter als sein Vorgänger", weiß der technische Projektleiter Benedikt Brunninger. Am meisten Gewicht wurde bei der Neukonstruktion im hinteren Fahrzeugbereich gespart.

Der futuristische Wüstenrenner kommt mit einem deutlich luftigeren Design daher. „Vom Vorgänger wurde kein einziges Karosserieteil übernommen", sagt Chefdesigner Axel Löffler und berichtet, dass der Luftwiderstand trotz des breiteren Cockpits um rund 15 Prozent verringert wurde.

Damit einher geht eine Absenkung des Fahrzeugschwerpunkts und eine verbesserte Gewichtsverteilung des laut Reglement nun mindestens 2,1 Tonnen schweren Prototypen. „Auch wenn ich das Gewicht spüre, fühlt sich das neue Auto etwas leichter und deutlich agiler an", berichtet Stéphane Peterhansel von den ersten Testfahrten bei Saragossa. „Man hat den Eindruck, dass der E2 besser beschleunigt."



„Auch wenn ich das Gewicht spüre, das neue Auto fühlt sich etwas leichter und deutlich agiler an."

Stéphane Peterhansel



AUDI

Deutliche Unterschiede: Der neue RS Q e-tron E2 (vorne) und sein Vorgänger

Das dürfte auch am neuen Energie-Management des Experimental-Boliden liegen, bei dem alle vier Räder zwar weiterhin rein elektrisch angetrieben werden, die Batterie neben Brems-Rekuperation jedoch zusätzlich über einen DTM-Motor geladen wird. Eine neue Software erhöht die Effizienz bei den sogenannten Nebenverbrauchern, ob bei der Servopumpe, der Klimaanlage oder den zahlreichen Lüftern.

Effizienter wurde auch die Bedienung, zum Beispiel nach einem Reifenschaden. Statt bisher vier voluminösen Abdeckungen muss die Crew künftig nur noch eine leichtere Karbonplatte entfernen. Dem nicht genug, sollen deutlich griffigere Zehn-Speichen-Felgen den unplanmäßigen Radwechsel im freien Gelände beschleunigen.

Auch an die Mechaniker wurde gedacht und die Servicefreundlichkeit optimiert. „Wir haben in kürzester Zeit alle Lerneffekte zusammengefasst. Das Ergebnis unserer Ideen ist die Evolutionsstufe E2", sagt Uwe Breuling, Leiter Fahrzeugeinsatz Audi Sport. Bevor man in der ersten Oktoberwoche beim Rally-Raid-WM-Lauf in Marokko erstmals auf die Konkurrenz trifft, werden vor Ort weitere Testkilometer abgespult.

Um für den Fall eines Falles die maximale Reichweite auf einer kniffligen Etappe zu verlängern, soll bis dahin auch ein von 290 auf 330 Liter vergrößerter Tank für den Turbomotor verbaut sein. Noch fehlt es dafür an der schriftlichen FIA-Freigabe. ■

WRC2

Brynildsen ersetzt den verletzten Bulacia

Zum zweiten Mal übernimmt Eyvind Brynildsen das Cockpit von Marco Bulacia, bei dem ein Wirbelbruch festgestellt wurde.

Während der Ypern-Rallye in Belgien klagte Marco Bulacia über starke Schmerzen. Bei einer erneuten Untersuchung wurde ein gebrochener Wirbel festgestellt und dem Bolivianer eine zweimonatige Zwangspause auferlegt.

Das freie Skoda-Cockpit bei Toksport übernimmt in Griechenland Eyvind Brynildsen. Schon bei der letztjährigen Arctic-Rallye in Finnland sprang der 34-jährige Norweger für Bulacia ein, weil der Bolivianer aufgrund der geltenden Corona-Bestimmungen kein Visum erhielt. Brynildsen stürmte hinter WRC2-Sieger Lappi und seinen Teamkollegen Mikkelsen und Gryazin auf Rang 4. ■ RK



HONZA FRONEK

Muss mindestens zwei Monate pausieren: WRC2-Junior Marco Bulacia


Egal, wer nach dem Start vor ihm war, am Ende war Kristoffersson ganz vorne

RED BULL

Alles beim Alten

Die Technik mag neu sein, die Ergebnisse sind die gleichen: Weltmeister Johan Kristoffersson hatte in Riga kein einfaches Wochenende und siegte dennoch bei beiden Rennen.

Von: **Sven Kopf**

„Meine Starts heute waren nicht die besten“, zog Kristoffersson ein selbstkritisches Fazit am ersten Renntag. Tatsächlich hatten auf diesem Gebiet eher die vermeintlichen Underdogs die Nase vorn. Niclas Grönholm zeigte seinen Gegnern in einem Vorlauf eine Nase, und auch Gustav Bergström schoss mal außen an seiner Startgruppe vorbei und schnupperte kurz Führungsluft.

Die Konkurrenten vermochten die Anfahr-Schwäche des Tabellenführers nicht auszunutzen, und es kam aufgrund des neuen Regelwerks ohnehin nur auf die Position im Finale an, denn nur dort wurden die begehrten Meisterschaftspunkte vergeben. Nach dem Wegfall der Punkte für die Qualifikation brachten die Vorläufe lediglich kleine Vorteile bei der Wahl der Startposition – in Riga allerdings nicht zu unterschätzen: Die Startgerade führt entlang einer mannshohen Betonbarriere in eine Links-Rechts-Kombination. Die Pole-Position ist nicht so begehrt, wenn von außen viel Druck ausgeübt wird und zum Ausweichen keinerlei Platz mehr bleibt, und sie war in der Vergangenheit bereits Ursache heftiger Startunfälle. Überholmanöver sind auf der nahezu durchgehend asphaltierten Piste kaum möglich.

Bis zum Finale hatte Kristoffersson keine Lösung für die vermasselten Starts gefunden, dort schoss Kevin Hansen an ihm vorbei, und der Weltmeister geriet ins Sandwich der Hansen-Brüder. Aber der Schwede befreite sich, indem er die Flucht in die Jokerlap antrat. Obwohl Kevin Hansen umgehend reagierte, reichte es für ihn nicht mehr. Kristoffersson zog vorbei und kassierte kurz darauf auch noch Timmy, als der in die Jokerlap abbog. Die alte Rangordnung war hergestellt und Kristoffersson markierte den zweiten Saisonsieg.

Vorteil Jokerlap

Am Sonntag bekamen es die elektrischen Supercars erstmals mit einer feuchten Strecke zu tun. Grundsätzlich aber änderte das nichts. Kristoffersson kam weiter schlecht weg, war aber unterwegs der Schnellste, und spätestens nach der Jokerlap hatte er seine Scharten ausgewetzt. In den beiden Progressionsrennen, die auf die Vorläufe folgten und in denen es um die Aufstellung für die Semifinals geht, schien Niclas Grönholm endlich in Fahrt zu kommen. Er überraschte seine Mitstreiter mit einem starken Start und setzte sich an die Spitze, ein ungeduldiger Timmy Hansen an ihm klebend. Hinter der Sprungkuppe knallte Hansen dem Finnen derart ungestüm ins Heck, dass der alle Mühe hatte, sein Auto auf der Strecke zu halten. Grönholm musste kurz darauf aufgeben, ebenso wie Hansen, der sich anschließend für die Aktion eine Verwarnung einfing. Verloren war dadurch für beide noch nichts, denn die Halbfinal-Teilnahme haben alle Fahrer aufgrund des kleinen Starterfeldes ohnehin sicher.

Das Finale war erneut eine sichere Beute für Kristoffersson, auch wenn er den Start an die Hansen-Brüder verloren hatte. Für René Münnich, den einzigen Deutschen im Feld, lag im Seat das erste Finale in der elektrischen WRX in Reichweite, doch ein Dreher auf feuchter Strecke vermasselte ihm im Halbfinale die Zeit, es reichte nicht für die schnellsten fünf. ■


RED BULL

Da wäre mehr drin gewesen: Münnich

WRX RIGA (03.09.2022)

2. von 11 Läufen, Samstag

1.	Kristoffersson	Volkswagen RX1e
2.	K. Hansen	Peugeot 208 RX1e
3.	T. Hansen	Peugeot 208 RX1e
4.	Veiby	Volkswagen RX1e
5.	Bergström	Volkswagen RX1e

WRX RIGA (04.09.2022)

3. von 11 Läufen, Sonntag

1.	Kristoffersson	Volkswagen RX1e
2.	K. Hansen	Peugeot 208 RX1e
3.	Veiby	Volkswagen RX1e
4.	T. Hansen	Peugeot RX1e
5.	Grönholm	PWR RX1e

WM-STAND FAHRER

1.	Johan Kristoffersson	60 Punkte
2.	Kevin Hansen	41
3.	Timmy Hansen	41
4.	Ole-Christian Veiby	38
5.	Niclas Grönholm	31
6.	Gustav Bergström	31
7.	Klara Andersson	29
8.	René Münnich	26

WM-STAND TEAMS

1.	Kristoffersson Motorsport	98 Punkte
2.	Hansen World RX Team	82
3.	Construction Equipment Dealer Team	60


RED BULL

Die neuen E-Autos mussten erstmals in den Regen



RED BULL

Drei Rennen, drei Siege: Johan Kristoffersson



Lässt es mächtig qualmen: Erik Jones nach seinem ersten Saisonerfolg

MOTORSPORT IMAGES

200. Sieg für die 43

In der Regular Season verpasste Erik Jones (Chevrolet) den Sieg und damit den Einzug in die Playoffs. Im ersten Rennen der K.-o.-Phase war er dagegen obenauf, während einige Favoriten mächtig ins Schlingern gerieten.

Von: **Michael Bräutigam**

Humor ist, wenn man trotzdem lacht. „Das letzte Mal, dass Richard Petty hier in die Victory Lane durfte, war wahrscheinlich, nachdem er gewonnen hat", witzelte Darlington-Sieger Erik Jones, der den ersten Saisonsieg für den „King" einfuhr. Gleichzeitig war es der erste Triumph für das Team, seit es zur Saison 2022 mit GMS zum Team Petty GMS fusionierte. Dazu feierte man ein Jubiläum: Es war der 200. Sieg für die legendäre Startnummer 43, die zuletzt im Juli 2014 siegreich war. Damals gewann Aric Almirola das Sommerrennen in Daytona. Der letzte Sieg der Nummer 43 auf einem Nicht-Superspeedway datierte sogar aus dem Jahr 1999.

In Darlington bot sich den Teams und Fahrern ein vorsichtig ausgedrückt ereignisreiches Rennen. Erster prominenter Ausfall war Regular-Season-Meister Chase Elliott, der nach einem Dreher kurz vor Ende der ersten Stage von Chase Briscoe getroffen wurde und aufgeben musste. Damit fällt er passend zur Startnummer von der Spitze der Tabelle bis auf Gesamtrang 9. Hendrick-Teamkollege Kyle Larson hatte vorher schon mit Motorenproblemen zu kämpfen, am Ende reichte es für einen der großen Darlington-Spezialisten deshalb nur zum 12. Platz.

Kyle Busch auch im Pech

Der als Gesamt-Dritter in die Playoffs gestartete Ross Chastain musste wegen eines losen Rads einen Extra-Stopp einlegen (am Ende P20). Kevin Harvick lag in aussichtsreicher Position, ehe ein plötzlich auftauchendes Feuer ihn – ohne vorherigen Zwischenfall – in der 275. von 367 Runden vorzeitig aus dem Rennen riss. „Mein Schweller brennt", funkte Harvick an die Box, bevor er aus dem brennenden Auto stieg.

Und dann erwischte es auch noch die Gibbs-Piloten Martin Truex Jr. und Kyle Busch. Truex, der jedoch nicht um den Titel fährt, fiel in Runde 333 mit einem Motorproblem aus. Sehr wohl Titelaspirant ist Kyle Busch, der in Darlington auch die meisten Führungsrunden drehte (155), aber 27 Runden vor dem Ende ebenfalls mit einem Motorschaden aufgeben musste.

Beim letzten Restart übernahm Jones das Kommando und musste sich fortan gegen Denny Hamlin in einem weiteren Gibbs-Toyota wehren. Doch Jones blieb cool und pilotierte genau 55 Jahre nach Pettys letztem Darlington-Sieg die Nummer 43 wieder in die dortige Victory Lane. ■

NASCAR CUP SERIES

Darlington/South Carolina (USA)
27. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Erik Jones (USA)	Chevrolet
2.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
3.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet
4.	Joey Logano (USA)	Ford
5.	Christopher Bell (USA)	Toyota
6.	Michael McDowell (USA)	Ford
7.	Brad Keselowski (USA)	Ford
8.	William Byron (USA)	Chevrolet
9.	Bubba Wallace (USA)	Toyota
10.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
nach 27 von 36 Rennen

1.	Logano (Ford)	2065 Punkte
2.	Byron (Chevrolet)	2059
3.	Hamlin (Toyota)	2057
4.	Bell (Toyota)	2055
5.	Reddick (Chevrolet)	2050
6.	Blaney (Ford)	2047
7.	Larson (Chevrolet)	2044
8.	Chastain (Chevrolet)	2042
9.	Elliott (Chevrolet)	2041
10.	Bowman (Chevrolet)	2037

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: IRRES FINISH BEI GRAGSON-SIEG

Dieses Finish in der zweiten NASCAR-Liga hatte es wirklich in sich: Kurz vorm Ende des Rennens in Darlington führte Sheldon Creed vor Chevrolet-Markenkollege Kyle Larson. Der Gaststarter hatte sich wenige Runden zuvor P2 von Noah Gragson in einem weiteren Camaro gesichert und machte mächtig Druck. Bei einem Angriff in der letzten Runde kam es zum Kontakt, Creed rutschte in die Wand und auch Larson kam ins Straucheln. Diese Chance nutzte Gragson, um sich mit einem Slidejob die Führung zu sichern. Dabei rutschte er zwar selbst in die Mauer, am Ende schleppte sich der Fahrer von JR Motorsports aber trotzdem zu seinem bereits vierten Saisonsieg.

XFINITY SERIES: STRAFE FÜR DAYTONA-SIEGER

Daytona-Sieger Jeremy Clements darf zwar seinen Sieg behalten, dieser qualifiziert ihn aber jetzt nicht mehr für die Playoffs. An seinem Auto wurde ein illegaler Einlasskrümmer festgestellt, sodass drei Tage nach dem Rennen die entsprechende Strafe ausgesprochen wurde.

EURO SERIES: DIE LEADER WAREN SIEGREICH

Nach achtwöchiger Sommerpause kehrte auch die Euro-NASCAR am vergangenen Wochenende zum Rennbetrieb zurück. Im tschechischen Most gab es in vier Rennen drei verschiedene Sieger: In der EuroNASCAR 2 sicherte sich Alberto Naska die Siege in beiden Rennen, womit der vor allem in Italien sehr beliebte YouTuber seine Tabellenführung weiter ausbaut. In der EuroNASCAR Pro gab es eine Premiere, als Sebastiaan Bleekemolen das erste Rennen für sich entscheiden konnte. Ein alter Hase in Sachen Siegen ist dagegen Alon Day. Er holte im zweiten Rennen den 31. Karriere-Sieg und baut ebenfalls die Gesamtführung aus.

WTCR & ETCR

Änderungen bestätigt

Vergangene Woche wurde der Rest-Fahrplan für den Tourenwagen-Weltcup (WTCR) 2022 abgesegnet. Und auch der Termin fürs ETCR-Finale ist mittlerweile in trockenen Tüchern.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Entscheidung fürs Elektro-Finale im Rahmen des ADAC GT Masters am Sachsenring (23. bis 25. September) fiel zuerst, sodass der Serienpremiere auf deutschem Boden nun nichts mehr im Wege steht. Nun gilt es, einen Zeitplan auf die Beine zu stellen, der ausreichende Ladezeiten zwischen den einzelnen Sessions erlaubt. Auch auf das sonst genutzte Start-Gate muss die ETCR wohl in Sachsen verzichten. Noch unklar ist, ob die deutschen Fans sich auch auf Bruno Spengler freuen können. Der Romeo-Ferraris-Pilot erholt sich noch immer von seinem schweren Unfall in Vallelunga und der daraus folgenden Wirbelsäulen-Operation.

WTCR in Bahrain und Jeddah

Auch die WTCR, also die Verbrenner-Serie, weiß nun, wie die Saison endet. Wie bereits in MSa 35 angedeutet, wird man die Saison in Bahrain und Jeddah beschließen. Am Persischen Golf fährt man im Rahmenprogramm der Sportwagen-WM (WEC) am 11. und 12. November, wobei man wie die Sportwagen die F1-Variante des Kurses befahren wird.

Zwei Wochen später geht es dann auf die andere Seite der arabischen Halbinsel zum Saisonfinale nach Saudi-Arabien. Hier wird man jedoch nicht den F1-Kurs, sondern eine auf 3,45 km verkürzte Version des Jeddah Corniche Circuits nutzen. ■



WTCR

Die WTCR-Akteure fahren ihr Saisonfinale an zwei F1-Schauplätzen aus

TCR Italien

Titelduell wird enger

Niels Langeveld (Hyundai) konnte mit einem Sieg und einem vierten Platz in Imola weiter Boden im Titelrennen gutmachen. Das zweite Rennen gewann Audi-Pilot Denis Babuin.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Pole-Position hatte sich Honda-Pilot Marco Iannotta gesichert, doch am Start kam Langeveld besser weg, und so holte sich der Niederländer seinen dritten Saisonsieg. Sein Hauptrivale um den Titel, Salvatore Tavano (Cupra), verpasste hinter den beiden Honda von Iannotta und Carlo Tamburini auf P4 knapp das Podest.

Im Reversed Grid des zweiten Laufs stand Tavano dann jedoch vor Langeveld und hatte damit die Chance, die im Qualifying und ersten Rennen verlorenen Punkte – insgesamt 17 – wieder aufzuholen. Das gelang auch zum Teil. Beim Premierensieg von Babuin landete Tavano auf P2, während Langeveld hinter Target-Teamkollege Cesare Brusa diesmal den vierten Platz holte. Damit konnte er übers gesamte Wochenende gesehen den Rückstand auf Tavano um nur neun Zähler verkürzen. Der Italiener hat vor dem Finale in Vallelunga (17./18. September) 342 Punkte auf dem Konto, Langeveld als einziger weiterer Fahrer mit rechnerischen Titelchancen kommt auf 305. Pro Wochenende sind maximal 95 Punkte zu holen, bei 37 Punkten Rückstand ist also noch alles drin. In der Amateur-Wertung steht Edo Cappello (Hyundai) bereits als Champion fest. ■



ACI/TCR ITALIEN

Start zum ersten Rennen: Langeveld beschleunigt Pole-Mann Iannotta aus

NACHRICHTEN

TCR SKANDINAVIEN: STRAFE FÜR DEN LEADER

Die Rennen in Skellefteå haben für Tabellenführer Robert Dahlgren noch ein Nachspiel: Beim bereits im Juni absolvierten ersten Lauf dort war der siegreiche Cupra des Schweden zu niedrig. Damals entkam er einer Strafe, weil der Splitter beschädigt gewesen sein soll. Nun stellte die nationale Sportbehörde SBF – nach Protest von Lestrup Racing – fest, dass keine Beschädigung gefunden werden konnte. Deshalb wurde Dahlgren nachträglich disqualifiziert. Profiteur ist Lestrup-Pilot Andreas Bäckman, der damit den Sieg erbt und auch in der Meisterschaft deutlich näher rankommt. Dahlgrens PWR-Team hat nun angekündigt, gegen die Entscheidung des SBF vorzugehen. Bleibt die Entscheidung bestehen, sieht die neue Tabelle so aus: Dahlgren 168 Punkte, dann Andersson, Söderström und Brink mit je 141 Zählern sowie Bäckman mit 140.

TCR EASTERN EUROPE: DER MEISTER STEHT FEST

Gaststarter Petr Fulín (Cupra) hat beide Rennen beim Finale der TCR Osteuropa in Most für sich entschieden. Meister – und damit Nachfolger von Michal Makeš – wurde nach zwei vierten Plätzen derweil der polnische Audi-Pilot Bartosz Groszek. Erfreulich aus deutscher Sicht: Sebastian Steibel (Cupra) konnte mit P5 und P3 beim Finale seinen fünften Gesamtrang aus dem Vorjahr bestätigen.

DTC: TESTRENNEN IN HOCKENHEIM ABGESAGT

Allen Bemühungen zum Trotz konnten nicht genügend Teilnehmer für das Testrennen der Deutschen Tourenwagen Challenge in Hockenheim (30. September bis 2. Oktober) gefunden werden. Dies sei auf die aktuell schwierige wirtschaftliche und politische Lage zurückzuführen. Die Serien-Orga hat deshalb den geplanten Testlauf abgesagt.



Bruderkampf

Wenn ihm sein nächstjähriger Teamkollege Enea Bastianini auch mächtig einheizte, blieb Ducati-Werkspilot Francesco Bagnaia in Misano im vierten Rennen in Folge ungeschlagen. Weltmeister Fabio Quartararo wurde Fünfter und hat nur noch 30 Punkte Vorsprung.

Von: **Imre Paulovits**

Beängstigend schlingerte die weiße Ducati und traf um ein Haar das Hinterrad der roten vor ihr. Enea Bastianini trieb Francesco Bagnaia vor sich her, und nachdem Bagnaia nach diesem ersten Angriff in der letzten Runde wieder etwas Luft hatte, schloss „die Bestie" im Handumdrehen wieder auf. Bagnaia zischte mit einem irren Tempo durch die letzte Linkskurve, doch Bastianini kam besser raus und lag am Zielstrich nur drei Hundertstelsekunden zurück. Das Tempo war furchterregend: Bagnaia fuhr in dieser letzten Runde zwei Zehntelsekunden schneller als der Rundenrekord, und trotz des Rutschers, der Bastianini wohl drei Zehntelsekunden gekostet hatte, war er noch einmal eine Zehntelsekunde schneller. Schneller als Jack Miller bei seiner Pole-Position-Runde am Tag zuvor! Gresini-Teambesitzerin Nadia Padovani konnte gar nicht hinsehen, Ducati-Teamchef Davide Tardozzi flippte völlig aus.

Ducati-Dominanz

Nach Spielberg, wo Ducati nach Belieben dominiert hatte, kam mit Misano eine Strecke, die nur etwas mehr als hundert Kilometer vom Werk in Bologna liegt, und von der die Roten über die meisten Daten verfügen. Dazu trainiert hier die VR46-Academy regelmäßig. Dass ihre Ducati-Piloten hier nur schwer zu schlagen sein würden, war von vornherein klar. Doch auch Enea Bastianini, der in Rimini fast in Sichtweite der Strecke wohnt, und der im Vorjahr vom 16. Startplatz aufs Podest fuhr, ist in Misano eine Macht. „Ich trainiere hier schon ziemlich viel mit meiner Panigale, aber das kann sich auch negativ auswirken", beteuerte der Gresini-Pilot. „Als ich am Freitag erstmals wieder auf dem MotoGP-Motorrad saß, musste ich mich erst wieder auf dessen Bremspunkte und Linien umgewöhnen."

> „Das Frustrierende war, dass ich keine Probleme hatte und das Motorrad sich gut anfühlte. Mehr ging einfach nicht, ich war voll am Limit. Die Ducatis waren einfach zu schnell für uns."
>
> Fabio Quartararo

Wenn Fabio Quartararo auch im ersten freien Training zunächst vor Jack Miller Schnellster war, schon im zweiten waren mit Bagnaia und Bastianini die vorn, die man erwartet hatte. Doch für Bagnaia hatte das Wochenende bereits schlecht begonnen: In FP1 fuhr er langsam auf der Ideallinie, zerstörte eine schnelle Runde von Álex Márquez und bekam eine Strafe von drei Startplätzen für das Rennen. Und noch jemand meldete Siegambitionen an: Maverick Viñales, der hier in Misano vor einem Jahr erstmals mit Aprilia fuhr, zeigte auf der Strecke, auf der er vor zwei Jahren mit der Yamaha gewonnen hatte, dass er nun auch mit dem Motorrad aus Noale bereit ist. Er war das ganze Wochenende auf Augenhöhe oder schneller als „Teamcaptain" Aleix Espargaró und legte in FP4 die zweitschnellste Pace vor. Doch die Zeiten blieben dicht zusammen, und auch Fabio Quartararo und Suzukis Álex Rins konnten sich von der Pace her Hoffnungen machen.

Und noch eines fiel auf: Sowohl der mittlere als auch der weiche Michelin-Hinterreifen schien die Distanz ohne größeren Drop zu schaffen. Aber für den Sonntag waren Gewitter vorhergesagt. Und als am Samstag vor dem Qualifying ein leichter Re-



Auf Messers Schneide: Enea Bastianini (#23) verfehlte das Hinterrad von Francesco Bagnaia (#63) nur knapp

MOTOGP



MOTOGP

Maverick Viñales: Nun auch mit der Aprilia ein Sieg-Kandidat



DUCATI

Bagnaia: Vierter Sieg in Folge



MOTOGP

Drei auf einen Streich: Gleich nach dem Start kollidierten Johann Zarco, Pol Espargaró und Michele Pirro

genguss über die Strecke fegte, wurde die Prognose allen noch einmal in Erinnerung gerufen. Jack Miller war wieder der, der auf der abtrocknenden Strecke am schnellsten die Pace fand, und der Australier brannte seine erste Pole-Position seit Argentinien 2018 hin, auch damals bei abtrocknender Strecke.

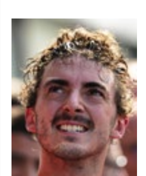
Achtung, Rutschgefahr!

Der Regen blieb am Sonntag vollständig aus, es herrschten die wärmsten Temperaturen des ganzen Wochenendes. Miller setzte sich gleich an die Spitze, Bagnaia rückte von Startplatz fünf gleich in die Top 3 vor. Dann rutschte Miller in der zweiten Runde in Turn 4 ins Kies, eine Runde später hatte Bastianini an der gleichen Stelle einen üblen Rutscher, Marco Bezzecchi, Franco Morbidelli und Fabio di Giannantonio legten sich der Reihe nach hin. „Zu Beginn hatte die Strecke viel weniger Grip als am Tag zuvor“, musste Enea Bastianini feststellen. „Ob das an dem Moto2-Gummi lag, ist schwer zu sagen. Ich hatte Probleme, meinen Vorderreifen auf Temperatur zu bekommen, erst nach Rennmitte wurde es besser.“ Er fiel hinter Maverick Viñales zurück, der seinerseits Leader Bagnaia bedrängte. „Aber dann hat mich Enea überholt, und die beiden haben vorn ein Tempo vorgelegt, das war unglaublich“, gestand Viñales. „Aber wir lernen immer mehr, es macht mir richtig Spaß mit Aprilia.“

Bei Fabio Quartararo sah es zu Rennmitte kurz so aus, als können er auf die Spitze aufschließen, doch mehr als der fünfte Platz war für den WM-Leader nicht drin. „Das Frustrierende dabei war, dass ich keine Probleme hatte und das Motorrad sich gut anfühlte“, gestand er. „Mehr ging aber einfach nicht, ich war voll am Limit. Wenn ich Marini zwischenzeitlich auch näherkam, konnte ich ihn nirgends überholen. Und die Ducatis vorn waren einfach zu schnell für uns.“

Nun hat Bagnaia bis auf 30 Punkte auf den WM-Leader aufgeschlossen. Und mit Aragón folgt eine Strecke, auf der seine Siegesserie im Vorjahr erst begann. ■

DREI FRAGEN AN FRANCESCO BAGNAIA



WIE SEHR HABEN IHNEN MAVERICK VIÑALES UND ENEA BASTIANINI ZUGESETZT?

Ich habe versucht, so schnell es ging, nach vorn zu kommen. Aber der Grip war zu Beginn nicht besonders gut. Maverick hat von hinten unheimlich gepusht, und er hatte aus Turn 6 mehr Traktion. Dann habe ich aber gemerkt, dass die Haftung immer besser wurde, so konnte ich die Pace erhöhen. Die letzten sechs Runden waren unglaublich. Ich habe noch nie in meiner Karriere meine schnellste Runde in der letzten Runde gefahren. Auch die Zeit war unglaublich und hat gezeigt, dass wir einen guten Job gemacht haben. Und trotzdem hat mich Enea noch hart bedrängt.

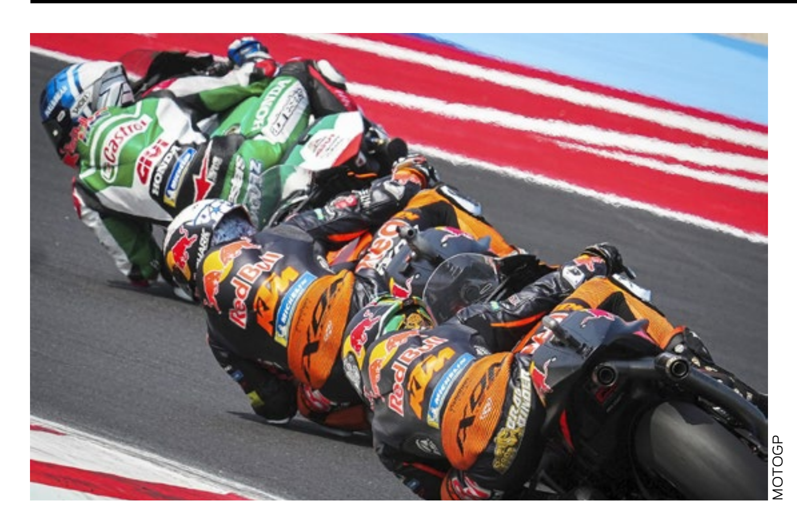
HABEN SIE GEMERKT, WIE KNAPP BASTIANINI IHNEN NUR AUSWEICHEN KONNTE?

Ich hatte nur gemerkt, dass ich das ganze Rennen hindurch jemanden im Nacken sitzen hatte. Ich bin nicht Kampflinie gefahren, sondern einfach so schnell wie möglich. Das hat mir ermöglicht, über das ganze Rennen konstant schnell zu sein.

WIE SEHEN SIE IHRE WM-CHANCEN NACH DIESEM RENNEN?

30 Punkte sind noch immer eine ganze Menge. Deshalb will ich mich noch nicht auf die Meisterschaft konzentrieren, sondern einfach die Rennen in der zweiten Saisonhälfte so gut wie möglich absolvieren. Wir müssen jeweils verstehen, auf welcher Position wir sie jeweils beenden können. Wenn ein Sieg möglich ist, will ich gewinnen.

Binder wieder Achter


MOTOGP

Kämpfer Brad Binder fuhr im Rennen wieder bis auf Platz 8 nach vorn. Doch KTM und der ehrgeizige Südafrikaner wollen mehr: wieder um Podestplätze kämpfen.

Von: **Imre Paulovits**

Dass das Wochenende für KTM auf der Heimstrecke von Ducati nicht leicht werden würde, war von vornherein klar. Brad Binder war am Freitag in FP1 als Zwölfter bester KTM-Pilot, Miguel Oliveira war gar sechs Plätze weiter hinten. Aber gleich dahinter war Rookie Raúl Fernández. „Bei ihm haben wir diesmal eine andere Elektronik-Strategie probiert, bei der er mehr Einfluss nimmt; und er kam damit auch gleich besser klar“, verriet KTM-Renndirektor Pit Beirer.

Oliveira schaffte es als Siebter in FP3 gleich in die Q2, Binder schaffte es auch durch die Q1 nicht. Schließlich standen die Startplätze 10 für Oliveira, 15 für Binder und nur 24 und 25 für die beiden Tech3-Piloten Remy Gardner und Raúl Fernández an.

Im Rennen brauchte Binder zunächst lange, um die ersten Plätze auf dem Weg nach vorn gutzumachen, ab der dritten Runde war er lange mit seinem Teamkollegen Miguel Oliveira zusammen, schließlich kämpfte er sich an Jorge Martín vorbei auf den achten Platz, an Álex Rins kam er aber nicht mehr dran. „Mehr war diesmal einfach nicht drin“, musste er gestehen. „Die Techniker haben es zwar geschafft, mir das bestmögliche Bike für den Rennsonntag bereitzustellen. Aber wir müssen bei den Tests in dieser Woche Wege finden, weiter nach vorn zu kommen. Denn es kann nicht unser Ziel sein, um achte Plätze zu kämpfen, sondern ums Podium.“

Miguel Oliveira bekam die linke Seite seines Reifens nicht zum arbeiten, dazu bekam er noch einen Long-Lap-Penalty und landete auf dem elften Platz. Raúl Fernández holte als 13. drei weitere WM-Punkte. Pit Beirer hält es nicht hinterm Berg: „Ducati und Aprilia haben einen Riesenschritt in der Entwicklung gemacht, das hat uns genauso kalt erwischt wie die Japaner. Ich kann vor ihnen nur den Hut ziehen.“ KTM hält aber voll gegen und hat sich für die Zukunft bereits Hilfe bei Formel-1-Aerodynamikern geholt. ■

KOMMENTAR

DIE ZUKUNFT DER MOTOGP ist rosig. Das hat eine Fanbefragung ergeben, bei der 94 Prozent der Teilnehmer angaben, dass sie die Königsklasse der Motorrad-WM für den besten Motorsport weltweit halten und viele auch regelmäßig GP besuchen. Doch gerade in einem der Traditionsländer von emotionalster Heldenverehrung musste man in diesem Jahr miterleben, dass sowohl in Mugello als auch in Misano die Zuschauerzahlen zurückgehen. Zum einen lag dies an den massiv angehobenen Ticketpreisen, zum anderen daran, dass Valentino Rossi, für den die meisten zu den Strecken gepilgert waren, zurückgetreten ist. Doch mit Francesco Bagnaia, Enea Bastianini, Luca Marini und Marco Bezzecchi stehen vier hochrangige Italiener bereit, das Vermächtnis des neunfachen Weltmeisters zu übernehmen. Ob sie es schaffen, wird die Zukunft zeigen.



Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

GRAND-PRIX-KICKER
Offiziell heißt der Grand Prix in Misano Großer Preis von San Marino und der Riviera von Rimini. So wurde am Mittwoch vor dem Rennwochenende ein Fußballspiel organisiert, bei dem die Grand-Prix-Piloten in die Mannschaften von San Marino und der Riviera von Rimini aufgeteilt wurden. Die Mannschaft der Riviera von Rimini gewann unter Teamkapitän Maverick Viñales, der selbst ein Tor schoss, 6:2 gegen San Marino unter Kapitän Enea Bastianini.

GEFLÜGELTES TRACKBIKE
Es ist 30 Jahre her, dass Alessandro Gramigni 1992 bei den 125ern den ersten WM-Titel für Aprilia gewann. Bei seinen Wildcard-Einsätzen auf dem Red Bull Ring fuhr Aprilia-Testpilot Lorenzo Savadori die Experimental RS-GP in Farben, die an Gramignis Maschine angelehnt waren. Am Freitag stellte Aprilia nun ein käufliches Motorrad vor, das genau in den Farben von Savadoris Maschine gehalten ist. Die RSV4 XTrente ist ein Trackbike, das ein ähnliches Flügelwerk wie die MotoGP-Aprilia trägt und nur so von feinsten Rennsport-Teilen strotzt. Sie hat 230 PS, wiegt 166 kg, kostet 50 000 Euro plus Mehrwertsteuer und kann ab dem 6. September auf www.aprilia.com bestellt werden.


PAULOVITS

Seine Farben: Alessandro Gramigni auf der RSV4 XTrente

KUNSTVOLLE DUCATI
Das VR46-Team ließ das Design seiner Motorräder für den Heim-GP vom amerikanischen Künstler Mad Dog Jones entwerfen. Die Verkleidungen und die Rennleder von Luca Marini und Marco Bezzecchi können beim Auktionshaus Sotherby's unter www.sothebys.com/en/buy/auction/2022/aeroprism-2 ersteigert werden, die Auktion läuft bis zum 8. September. Einige Meter weiter wurde vor der Gresini-Hospitality die Garelli ausgestellt, mit der Fausto Gresini 1985 Weltmeister wurde. Die Ducatis von Enea Bastianini und Fabio Di Giannantonio trugen am Sonntag deren Lackierung.

VERDUTZTER JAPANER
Kazuki Watanabe, der in MIsano bei Suzuki den verletzten Joan Mir vertrat, wurde von seinem Teamchef aus der japanischen Meisterschaft, Yukio Kagayama, sowie einem ganzen japanischen Fanclub begleitet. Watanabe wunderte sich über den Speed der MotoGP-Piloten und fuhr gleich in die Auslaufzone, als ihn Bagnaia und Bastianini kurz vor dem Ziel überrundeten. ■ IP

MOTOGP-ERGEBNISSE

Misano (I) – 4. September 2022 14. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 114,102 km über 27 Runden à 4,226 km. 25 Fahrer gestartet, 21 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 27 Grad, Asphalt: 42 Grad. Schnitt des Siegers: 164,0 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP22	27	41.43,199 min	296,7 km/h	1.31,933 min	M/M	25
2.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP21	27	+0,034 sec	299,1 km/h	1.31,868 min	H/M	20
3.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	27	+4,212 sec	298,3 km/h	1.32,190 min	H/M	16
4.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	27	+5,283 sec	299,1 km/h	1.32,145 min	H/M	13
5.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	27	+5,771 sec	295,8 km/h	1.32,12 min	H/M	11
6.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	27	+10,230 sec	296,7 km/h	1.32,409 min	H/M	10
7.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	27	+12,496 sec	297,5 km/h	1.32,398 min	H/M	9
8.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	27	+14,661 sec	297,5 km/h	1.32,40 min	H/M	8
9.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP22	27	+17,732 sec	300,8 km/h	1.32,639 min	H/M	7
10.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	27	+21,986 sec	295,0 km/h	1.32,898 min	H/M	6
11.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	27	+23,685 sec	295,8 km/h	1.32,620 min	H/M	5
12.	Andrea Dovizioso (I)	Yamaha YZR-M1	27	+29,276 sec	292,6 km/h	1.33,068 min	H/M	4
13.	Raúl Fernández (E)	KTM RC16	27	+30,433 sec	295,8 km/h	1.33,159 min	H/M	3
14.	Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	27	+31,768 sec	294,2 km/h	1.33,126 min	H/M	2
15.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	27	+32,547 sec	295,8 km/h	1.32,859 min	H/M	1
16.	Darryn Binder (ZA)	Yamaha YZR-M1	27	+41,857 sec	295,0 km/h	1.33,203 min	H/M	–
17.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP21	27	+50,559 sec	299,1 km/h	1.32,801 min	H/M	–
18.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP22	27	+53,371 sec	297,5 km/h	1.32,922 min	H/M	–
19.	Remy Gardner (AUS)	KTM RC16	27	+56,613 sec	293,4 km/h	1.33,385 min	H/M	–
20.	Fabio Di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP21	27	+57,304 sec	296,7 km/h	1.32,887 min	H/M	–
21.	Kazuki Watanabe (I)	Suzuki GSX-RR	27	+1 Runde	289,5 km/h	1.35,228 min	M/M	–

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Miller	1.31,899 min
2.	Bastianini	1.32,014 min
3.	Bezzecchi	1.32,048 min
4.	Viñales	1.32,118 min
5.	Bagnaia	1.31,914 min
6.	Zarco	1.32,169 min
7.	Marini	1.32,226 min
8.	Quartararo	1.32,246 min
9.	A. Espargaró	1.32,577 min
10.	Oliveira	1.32,775 min
11.	Morbidelli	1.33,351 min
12.	Rins	1.33,438 min
13.	Martín	1.32,015 min
14.	Di Giannantonio	1.32,276 min
15.	B. Binder	1.32,600 min
16.	A. Márquez	1.32,631 min
17.	Pirro	1.32,658 min
18.	Dovizioso	1.32,663 min
19.	P. Espargaró	1.32,826 min
20.	Bradl	1.32,838 min
21.	D. Binder	1.33,331 min
22.	Nakagami	1.33,484 min
23.	Watanabe	1.36,289 min
24.	Gardner	1.44,690 min
25.	Fernández	1.46,732 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Quartararo	211
2.	Bagnaia	181
3.	A. Espargaró	178
4.	Bastianini	138
5.	Zarco	125
6.	Miller	123
7.	B. Binder	115
8.	Viñales	101
9.	Rins	101
25.	Bradl	2

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	321
2.	Yamaha	211
3.	Aprilia	201
4.	KTM	148
5.	Suzuki	127
6.	Honda	96

WM-STAND TEAMS

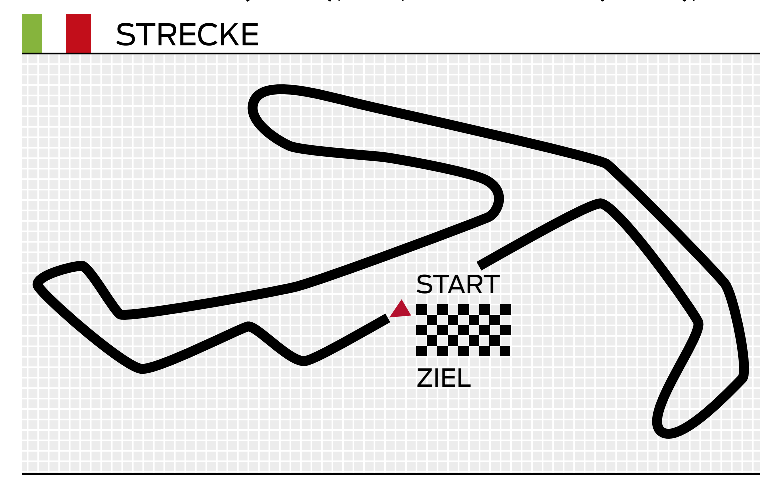
	Team	Punkte
1.	Ducati Lenovo Team	304
2.	Aprilia Racing	279
3.	Monster Energy Yamaha MotoGP	237
4.	Pramac Racing	219
5.	Red Bull KTM Factory Racing	205
6.	Team Suzuki Ecstar	178
7.	Gresini Racing MotoGP	161
8.	Mooney VR46 Racing Team	150
9.	Repsol Honda Team	104
10.	LCR Honda Castrol	81

„Daran, dass ich um den Titel kämpfe, werde ich erst denken, wenn ich weniger als 25 Punkte Rückstand habe. Bis dahin denke ich immer nur ans Rennen.“

Francesco Bagnaia

MISANO WORLD CIRCUIT MARCO SIMONCELLI (I) 4,226 KM

Rundenrekord: **1.31,899 min, Enea Bastianini (Ducati), 2022**
Quali-Rekord: **1.31,065 min, Francesco Bagnaia (Ducati), 2021**
Topspeed-Rekord: **302,5 km/h, Francesco Bagnaia (Ducati), 2020, Johann Zarco (Ducati), 2021, Marco Bezzecchi (Ducati), 2022**





DUCATI

Neuer Rekord: Noch nie hat ein Ducati-Pilot vier Grands Prix hintereinander gewonnen

Alonso López beendet Kalex-S



Überschäumende Freude: Alonso López gewinnt seinen ersten Moto2-Grand-Prix für Boscoscuro

MOTOGP

46 Grands Prix haben Kalex-Fahrer hintereinander gewonnen. Nun machte Boscoscuro-Pilot Alonso López dieser Serie ein Ende und gewann in Misano überlegen.

Von: **Imre Paulovits**

Die Karriere des Alonso López war bislang eine einzige Achterbahn. Dass er dieses Jahr in der Moto2-WM einen Platz fand, das hat er auch nur dem zu verdanken, dass Romano Fenati weit hinter den Erwartungen von Boscoscuro-Chef Luca Boscoscuro blieb und er den Italiener ab Le Mans durch den ursprünglich für die Moto2-EM geplanten López ersetzt hat. Seither hat der 20-jährige Spanier einen kometenhaften Aufstieg erlebt. Mittlerweile stellt er seinen zu Saisonbeginn als Wunderknaben hingestellten Teamkollegen

MotoGP

Emotionaler Abschied von Dovizioso

Eine große Karriere ist in ihrer 22. Saison zu Ende gegangen: Andrea Dovizioso nahm in Misano Abschied von seinen Fans und wurde von vielen Freunden noch einmal frenetisch gefeiert.

Von: **Imre Paulovits**

Seine Karriere liest sich imposant. Andrea Dovizioso hat seit 2001 an 346 Grands Prix teilgenommen, davon 24 gewonnen, 103 Mal stand er auf dem Podest, hat 22 Pole-Positions und 20 schnellste Runden herausgefahren und 3796 Punkte gesammelt. Er war 2004 125er-Weltmeister, 2005 und 2006 Vizeweltmeister bei den 250ern hinter Pedrosa, und 2017, 2018 und 2019 MotoGP-Vizeweltmeister hinter Marc Márquez. Dazu war er 2005 WM-Dritter bei den 250ern und 2011 WM-Dritter auf Honda in der MotoGP. Doch das ist nur reine Statistik. Denn Andrea Dovizioso war vor allem einer der ehrlichsten und aufrechtesten Menschen im MotoGP-Fahrerlager, und es gab kaum einen anderen Fahrer, der so analytisch Dinge beschreiben konnte wie er.

Nun hat „Dovi“ Abschied genommen. Er hatte sich mit der Yamaha viel vorgenommen, doch er musste einsehen, dass er seinen Fahrstil nicht mehr so ändern kann, dass er die Resultate erzielen kann, die er für den Aufwand für angemessen hält. Daraus hat er die Konsequenzen gezogen und in der Sommerpause entschieden, sich bei seinem Heim-Grand-Prix zurückzuziehen. Er hat das Rennen als Zwölfter beendet, danach wurde er frenetisch gefeiert. „Ich wäre gern zum Abschied in die Top-10 gefahren, aber es sollte wohl nicht sein“, gestand er hinterher.

Andrea Dovizioso möchte ein Projekt im Motocross verwirklichen, das er bislang noch nicht genau umschrieben hat, aber er wird es sicher mit der gleichen Hingabe tun, wie er seine Karriere durchgezogen hat. „Was mir von der MotoGP fehlen wird, sind die besten Ingenieure und der höchste Professionalismus, den man sich vorstellen kann“, gesteht er. Es war mir eine Ehre, in einem solchen Umfeld arbeiten zu können.“ Dass das Paddock ihn in Misano Adriatico bis in die späte Nacht hinein gefeiert hat, zeugt davon, dass das ganz auf Gegenseitigkeit beruhte. ■

MOTOGP

Großer Abschied: Viele Freunde gaben Dovizioso in der Auslaufrunde die Ehre

iegesserie

Fermín Aldeguer regelmäßig in den Schatten, und obwohl er die ersten sechs Grands Prix ausgelassen hat, hat er bereits die meisten Führungsrunden aller Moto2-Piloten in dieser Saison absolviert. Nur lag er bisher beim Abwinken der Zielflagge nicht vorn. Das hat er nun in Misano nachgeholt. Egal, wie ihn Arón Canet unter Druck setzte, López brachte seinen Vorsprung diesmal ins Ziel. „Es war nicht leicht", gestand López. „Ich habe das ganze Rennen lang gepusht, ich habe einige Fehler gemacht, aber ich konnte meinen Vorsprung doch halten." Er hat nun eine 46 Rennen andauernde Siegesserie von Kalex beendet. Dass eine Boscoscuro beziehungsweise eine SpeedUp gewonnen hat, liegt gar vier Jahre zurück, als Fabio Quartararo in Barcelona siegen konnte. Kalex hat auch den diesjährigen Konstrukteurstitel bereits in Silverstone eingefahren, so freute sich auch Teamchef Luca Boscoscuro bei seinem Heimrennen wie ein Schneekönig. Dafür ging ein anderer Lokalmatador unter: Celestino Vietti stürzte, damit dürften seine Titelchancen dahin sein.

Marcel Schrötter erlebte in Misano ein durchwachsenes Wochenende. Zuerst einigte er sich mit dem Intact-Team, dass er nach sechs Jahren mit Ende der Saison nicht mehr für das deutsche Team fahren wird. Er sucht nun nach Möglichkeiten in der Moto2 und der Superbike-WM. Im Rennen bekam Schrötter eine Long-Lap-Penalty, er konnte sich schließlich auf den elften Platz ins Ziel bringen. „Es steckte genauso der Wurm drin wie in Österreich", sinnierte Schrötter. „Es war keine einzige Runde dabei, wo ich wirklich Spaß hatte. Das ganze Team arbeitet hart daran, das Motorrad so hinzukriegen, dass es mir passt, aber ich bekomme einfach kein Gefühl, mit dem ich am Limit Vertrauen habe. Vom eigenen Teamkollegen geschlagen zu werden, ist ganz weit weg von dem, was man sich vorstellt." ■

NACHRICHTEN

MOTOGP
Marc Márquez ist in der letzten Woche zwei Tage mit einer Honda CBR 600 RR gefahren und spürte dabei keinerlei Schmerzen in seinem rechten Oberarm. Nun will der achtfache Weltmeister bei dem zweitägigen IRTA-Test in Misano am Dienstag und Mittwoch (nach Redaktionsschluss) fahren und dort entscheiden, ob er in Aragón ab einem der Übersee-Grands-Prix wieder fährt.

MOTOGP
In Misano wurde Stefan Bradl 14. und konnte zwei Punkte einstreichen. „Es war trotz der Ausfälle kein einfaches Rennen", gestand Bradl. „Unser Motorrad ist sehr schwer zu fahren, uns fehlt es an Kurvenspeed, und auch das Problem mit der Hitzeentwicklung ist hier wieder aufgetreten. Aber ich bin sehr glücklich über die WM-Punkte und kann kaum erwarten, dass wir mit Marc Márquez beginnen können, die 2023er-MotoGP-Honda zu entwickeln." Ob Bradl in Aragón fährt, steht noch nicht fest.

MOTOGP
Letzte Woche wurden weitere Verträge für die MotoGP-Saison 2023 unterschrieben. Wie schon länger erwartet, wird Joan Mir den zweiten Platz neben Marc Márquez im Repsol-Honda-Team einnehmen, das neue RNF-Aprilia-Team fährt mit Miguel Oliveira und Raúl Fernández. Der zweite Platz bei GasGas ist noch offen, Remy Gardners Vertrag wird nicht verlängert, Augusto Fernández ist der wahrscheinlichste Kandidat.

MOTORRAD-WM
Dorna-Chef Carmelo Ezpeleta hat mit dem saudischen Prinzen Khalid Bin Sultan Al Abdullah Al-Faisal eine Absichtserklärung über einen Grand Prix auf der geplanten Strecke im Wüstenstaat unterschrieben.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Misano (I) – 4. September 2022 14. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 105,650 km über 25 Runden à 4,226 km. 31 Fahrer gestartet, 17 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 28 Grad, Asphalt: 39 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Alonso López (E)	Boscoscuro	25	40.35,332 min	1.36,877 min	25
2.	Áron Canet (E)	Kalex	25	+1,253 sec	1.36,907 min	20
3.	Augusto Fernández (E)	Kalex	25	+3,305 sec	1.36,900 min	16
4.	Albert Arenas (E)	Kalex	25	+4,615 sec	1.36,909 min	13
5.	Ai Ogura (J)	Kalex	25	+9,166 sec	1.36,867 min	11
6.	Pedro Acosta (E)	Kalex	25	+10,339 sec	1.36,956 min	10
7.	Tony Arbolino (I)	Kalex	25	+10,434 sec	1.37,137 min	9
8.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	25	+12,377 sec	1.37,063 min	8
9.	Joe Roberts (USA)	Kalex	25	+18,242 sec	1.37,360 min	7
10.	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	25	+19,560 sec	1.37,453 min	6
11.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	25	+27,896 sec	1.37,638 min	5
12.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	25	+28,452 sec	1.37,670 min	4
13.	Barry Baltus (B)	Kalex	25	+30,991 sec	1.37,676 min	3
14.	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	25	+38,371 sec	1.38,007 min	2
15.	Alessandro Zaccone (I)	Kalex	25	+41,690 sec	1.38,263 min	1
16.	Marcos Ramírez (E)	MV Agusta	25	+42,209 sec	1.37,945 min	–
17.	Taiga Hada (J)	Kalex	25	+1.09,174 min	1.38,948 min	–
	Nicht gewertet:					
	Sean Dylan Kelly (USA)	Kalex	18	+7 Runden	1.38,853 min	–
	Celestino Vietti (I)	Kalex	14	+11 Runden	1.36,897 min	–
	Mattia Pasini (I)	Kalex	12	+13 Runden	1.37,002 min	–
	Niccolò Antonelli (I)	Kalex	11	+14 Runden	1.38,245 min	–
	Simone Corsi (I)	MV Agusta	9	+16 Runden	1.38,324 min	–
	Zonta van den Goorbergh (NL)	Kalex	9	+16 Runden	1.38,540 min	–
	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	9	+16 Runden	1.37,109 min	–
	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	9	+16 Runden	1.37,434 min	–
	Senna Agius (AUS)	Kalex	6	+19 Runden	1.37,998 min	–
	Jorge Navarro (E)	Kalex	5	+20 Runden	1.37,352 min	–
	Filip Salac (CZ)	Kalex	4	+21 Runden	1.38,152 min	–
	Jake Dixon (GB)	Kalex	0	+25 Runden	–	–
	Manuel Gonzalez (E)	Kalex	0	+25 Runden	–	–
	Keminth Kubo (T)	Kalex	0	+25 Runden	–	–

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Fernández	198
2.	Ogura	194
3.	Canet	157
4.	Vietti	156
5.	Arbolino	117
6.	Roberts	115
7.	Dixon	108
8.	Schrötter	101
9.	Chantra	100
10.	Acosta	98

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	345
2.	Boscoscuro	111
3.	MV Agusta	5

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	296
2.	Idemitsu Honda Team Asia	294
7.	Liqui Moly IntactGP	148

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Vietti	1.35,996 min
2.	Arenas	1.36,097 min
3.	López	1.36,186 min
4.	Canet	1.36,373 min
5.	Arbolino	1.36,387 min
6.	Dalla Porta	1.36,467 min
7.	Aldeguer	1.36,482 min
8.	Ogura	1.36,489 min
9.	Fernández	1.36,527 min
10.	Pasini	1.36,567 min
11.	Chantra	1.36,575 min
12.	Schrötter	1.36,639 min
13.	Acosta	1.36,658 min
14.	Bendsneyder	1.36,681 min
15.	Roberts	1.36,762 min
16.	Navarro	1.36,894 min
17.	Salac	1.37,260 min
18.	Dixon	1.36,310 min
19.	Gonzalez	1.36,960 min
20.	Baltus	1.37,054 min
21.	Alcoba	1.37,066 min
22.	Zaccone	1.37,152 min
23.	Antonelli	1.37,221 min
24.	Beaubier	1.37,481 min
25.	Agius	1.37,567 min
26.	Van den Goorbergh	1.37,826 min
27.	Ramírez	1.37,884 min

Moto3

Dennis Foggia überlegen, Garci



HONDA

Seht her, hier bin ich: Dennis Foggia ist nach einem weiteren Sieg wieder in Titelkampf-Laune

In Misano nahm der diesjährige WM-Kampf eine unerwartete Wendung: WM-Leader Sergio Garcia stürzte und wurde später von der Rennleitung aus dem Rennen genommen. Dennis Foggia gewann und hat wieder reelle Titelchancen.

Von: **Dian Sulistiyowati**

So ausgelassen hatte man Dennis Foggia selten erlebt. „Meine Mutter hat Angst vor dem Fliegen, deshalb kommt sie selten zu den Rennen. Weil sie nach Misano mit dem Auto kommen kann, war sie nun hier, und ich bin so glücklich, dass ich ihr diesen Sieg schenken konnte“, grinste der bärtige Italiener über das ganze Gesicht. Er hatte aber auch allen Grund zur Freude. In der Woche zuvor unterschrieb

Moto3

Sasaki abgeschossen, McPhee Neunter

Die WM-Chancen von Ayumu Sasaki dürften in Misano in der ersten Runde unverschuldet im Kiesbett begraben worden sein. Dafür fuhr John McPhee ein solides Rennen.

Als es im Qualifying regnete, wollte Ayumu Sasaki nichts riskieren, so startete er vom 17. Startplatz. Kein Problem, wenn man seine Pace vom Red Bull Ring in Erinnerung hatte. Doch diesmal wurde die Vorsicht dem Japaner zum Verhängnis: In Turn 4 fuhr ihm Nicola Fabio Carraro ins Hinterrad und brachte ihn zum Sturz. „Momentan geht es auf und ab. Ein Rennen schließen wir zur Spitze auf, im nächsten verlieren wir wieder alles. Wir versuchen in Aragón wieder, vorne dabei zu sein“, versuchte der Japaner seine Enttäuschung zu verbergen. Sein Teamkollege John McPhee kam im Verfolgerpulk auf dem neunten Platz ins Ziel. „Das Resultat entspricht nicht der harten Arbeit der letzten Tage“, zeigte sich McPhee nicht zufrieden. „Wir hatten Probleme am Kurveneingang. In den schnellen Kurven war ich konkurrenzfähig, doch in den langsamen Passagen hatte ich keine Chance.“ IP



MAX RACING TEAM

John McPhee: Will weiter hoch hinaus

Moto3

Sturz von Tatay, keine Punkte für Prüstel

Bis kurz vor Schluss sah es noch richtig gut aus für die CFMoto des Prüstel-Teams. Doch dann stürzte Carlos Tatay, und Xavier Artigas kam nicht in die Punkte.

Es hätte so schön werden können, denn Carlos Tatay hatte sich auf den sechsten Startplatz qualifiziert. Doch im Rennen konnte er diesen Platz nicht halten und fiel weit zurück, in der letzten Runde kam es dann zum Sturz. „Ich war leider gesundheitlich angeschlagen und hatte Fieber“, erklärte Tatay sein enttäuschendes Rennen. „Ich habe mein Bestes versucht, aber am Ende habe ich einen Fehler gemacht. Aber beim Motorrad waren wir auf einem guten Weg. Wir müssen diesen Fokus beibehalten und es in Aragón erneut versuchen.“ Xavier Artigas bekam wegen Abkürzens eine Long-Lap-Penalty und wurde schließlich 20. „Es war ein wirklich hartes Rennen“, gestand der 19-jährige Spanier. „Mir fehlte hier das Gefühl für das Tempo. Ich habe trotzdem bis zum Schluss gekämpft. Es war vielleicht der härteste GP des Jahres für mich. Wir müssen weiterhin an uns arbeiten und uns verbessern. Wir hoffen auf mehr bei meinem nächsten Heimrennen in Aragón.“ IP



LEKL

Carlos Tatay (#99) und Xavier Artigas

a disqualifiziert

er einen Vertrag bei Italtrans für die Moto2, womit er sich keine Sorgen mehr um seine Zukunft machen muss, und durch den Patzer von Sergio Garcia hat er nun auch in der WM-Tabelle weiter aufgeschlossen.

Es war wieder der übliche Moto3-Krimi in Misano. Izan Guevara versuchte zu Beginn wieder, an der Spitze davonzufahren, dies gelang ihm aber nicht. Dafür stürzte sein Teamkollege und WM-Leader Sergio Garcia in der fünften Runde, konnte zwar weiterfahren, aber weil sein Bremshebel arg verbogen war, fuhr er an die Box. Wieder zurechtgebogen, schickte das Aspar-Team den 19-jährigen Spanier wieder raus, gerade als die Spitze vorbeikam. Diese ließ Garcia zwar ziehen, doch in der Gruppe dahinter verstrickte er sich in Zweikämpfe, und wie es die Rennleitung in solchen Fällen in den letzten Jahren zu tun pflegt, nahmen sie ihn mit der schwarzen Flagge aus dem Rennen. Punkte hätte Garcia auch sonst nicht geholt, aber damit hat er seine WM-Führung verloren, und er konnte sich noch bei Dennis Foggia und Jaume Masià bedenken, dass sie vor Izan Guevara ins Ziel kamen. Aber auch so liegt der bisherige Spitzenreifer nun elf Punkte hinter seinem Teamkollegen zurück.

Der unbelohnte Held des Rennens war aber wieder Deniz Öncü. Der Tech3-Pilot hatte sich beim Training an der rechten Schulter und am Oberarm verletzt, er hatte sichtlich Schmerzen, und auch die Spritzen konnten sie während der Trainingstage nicht über eine Renndistanz fernhalten. Doch im Rennen biss der 19-jährige Türke auf die Zähne, in der letzten Runde griff er gar Jaume Masià auf dem zweiten Platz an, doch dabei wurde er herausgetragen, und auch Izan Guevara kam an ihm vorbei. „Ich hatte eine Idee, wie ich Dennis besiegen kann“, knurrte Masià hinterher. „Aber dann kam der andere Deniz und hat es mir vereitelt.“ In zwei Wochen geht es in Aragón weiter. ■

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Misano (I) – 14. September 2022 14. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 97,198 km über 23 Runden à 4,226 km. 31 Fahrer gestartet, 25 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 27 Grad, Asphalt: 33 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Punkte
1.	Dennis Foggia (I)	Honda	23	39.21,864 min	1.41,710 min	25
2.	Jaume Masià (E)	KTM	23	+0,289 sec	1.41,737 min	20
3.	Izan Guevara (E)	GasGas	23	+0,334 sec	1.41,887 min	16
4.	Deniz Öncü (TR)	KTM	23	+0,453 sec	1.41,935 min	13
5.	Daniel Holgado (E)	KTM	23	+4,955 sec	1.41,784 min	11
6.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	23	+5,926 sec	1.42,019 min	10
7.	Diogo Moreira (BR)	KTM	23	+11,002 sec	1.42,133 min	9
8.	Ivan Ortola (E)	KTM	23	+11,188 sec	1.42,307 min	8
9.	John McPhee (GB)	Husqvarna	23	+11,383 sec	1.42,012 min	7
10.	Stefano Nepa (I)	KTM	23	+11,494 sec	1.42,062 min	6
11.	Riccardo Rossi (I)	Honda	23	+11,560 sec	1.42,153 min	5
12.	David Muñoz (E)	KTM	23	+11,633 sec	1.42,158 min	4
13.	Ryusei Yamanaka (J)	KTM	23	+11,885 sec	1.42,21 min	3
14.	Joel Kelso (AUS)	KTM	23	+16,963 sec	1.42,311 min	2
15.	Elia Bartolini (RSM)	KTM	23	+19,888 sec	1.42,215 min	1
16.	Adrian Fernández (E)	KTM	23	+20,528 sec	1.42,670 min	–
17.	Kaito Toba (J)	KTM	23	+20,728 sec	1.42,715 min	–
18.	Alberto Surra (I)	Honda	23	+20,805 sec	1.42,400 min	–
19.	Lorenzo Fellon (F)	Honda	23	+23,619 sec	1.42,242 min	–
20.	Xavier Artigas (E)	CFMoto	23	+25,556 sec	1.42,359 min	–
21.	Taiyo Furusato (J)	Honda	23	+35,326 sec	1.43,121 min	–
22.	Ana Carrasco (E)	KTM	23	+49,990 sec	1.44,026 min	–
23.	Harrison Voight (AUS)	Honda	23	+52,184 sec	1.43,781 min	–
24.	Joshua Whatley (GB)	Honda	23	+56,428 sec	1.44,005 min	–
25.	Scott Ogden (GB)	Honda	23	+1 Runde	1.42,748 min	–

JuniorGP

Rueda Weltmeister, Rosenthaler Top-10

In einem unheimlich spannenden Rennen sicherte sich José Antonio Rueda vorzeitig den WM-Titel. Filippo Farioli gewann sein Heimrennen, Jakob Rosenthaler wurde Zehnter.

Der Moto3-Junior-WM-Lauf im Rahmen des San-Marino-GP ist für viele der jungen aufstrebenden Talente einer der Höhepunkte des Jahres. Für Tabellenführer José Antonio Rueda ging es um noch viel mehr, konnte er sich doch hier bereits zwei Runden vor Schluss vorzeitig den Titel sichern. Der 16-jährige Spanier behielt auch die Nerven, wurde hinter Lokalmatador Filippo Farioli (Neffe von Enduro-Legende Fabio Farioli), der hier seinen ersten Junior-WM-Sieg einfuhr, Zweiter und damit Weltmeister. „Ich bin heute der glücklichste Mensch der Welt“, freute sich Rueda. Ob er nächstes Jahr in die WM aufsteigt? „Ja“, war seine knappe Antwort.

Jakob Rosenthaler erlebte ein richtig gutes Wochenende. Schon in den Trainings hielt er sich in den Top-10 und wurde auch im Rennen Zehnter. „Es war mein bisher bestes Rennen“, freute sich der 16-jährige Österreicher. „Ich konnte von Anfang an mithalten, leider ist der Kontakt ganz zur Spitze abgerissen. Zum Schluss konnte ich die zwei anderen in der Gruppe überholen.“ ■ IP

WM-STAND

	Fahrer	Punkte
1.	José Antonio Rueda (E), Honda	198
2.	David Salvador(E),Husqvarna	108
3.	Syarifuddin Azman (MAL),Honda	107
21.	Noah Dettwiler (CH), KTM	89
23.	Jakob Rosenthaler (A), KTM	7

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Guevara	204
2.	Garcia	193
3.	Foggia	169
4.	Masià	147
5.	Öncü	140
6.	Sasaki	138
7.	Suzuki	124
8.	Migno	84
9.	Tatay	70
10.	Holgado	67

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	GasGas	262
2.	Honda	251
3.	KTM	230
4.	Husqvarna	174
5.	CFMoto	103

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	GasGas Aspar Team	397
2.	Leopard Racing	293
3.	Red Bull KTM Ajo	214
4.	Sterilgarda Max Racing Team	185
5.	Red Bull KTM Tech3	169
6.	CFMoto PrüstelGP	134
7.	MT Helmets - MSI	128

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Öncü	1.42,448 min
2.	Holgado	1.42,471 min
3.	Moreira	1.42,472 min
4.	Yamanaka	1.42,488 min
5.	Guevara	1.42,609 min
6.	Tatay	1.42,626 min
7.	Foggia	1.42,652 min
8.	McPhee	1.42,657 min
9.	Migno	1.42,743 min
10.	Fernández	1.42,810 min
11.	Masià	1.42,860 min
12.	Nepa	1.42,946 min
13.	Garcia	1.43,097 min
14.	Rossi	1.43,148 min
15.	Muñoz	1.43,171 min
16.	Suzuki	1.43,316 min
17.	Sasaki	1.43,550 min
18.	Fellon	1.43,699 min
19.	Surra	1.42,932 min
20.	Carraro	1.42,968 min
21.	Bartolini	1.43,013 min
22.	Ogden	1.43,024 min
23.	Aji	1.43,228 min
24.	Toba	1.43,268 min
25.	Artigas	1.43,296 min
26.	Ortolá	1.43,521 min
27.	Furusato	1.43,619 min
28.	Voight	1.43,678 min
29.	Whatley	1.44,077 min
30.	Kelso	1.44,092 min



Siegreiche deutsche Truppe: Im dritten Jahr gewann IntactGP mit Aegerter den Weltcup

MOTOGP

Domi von Welt

Dominique Aegerter hat es geschafft: Im dritten Jahr wurde er im ersten Rennen von Misano vorzeitig Weltcup-Sieger der MotoE. Die Siege gingen beim diesjährigen MotoE-Finale an die Italiener Mattia Casadei und Matteo Ferrari.

Von: **Imre Paulovits**

Vor dem Rennen sagte Karina Homilius, die Pressechefin von IntactGP, leise: „Es wäre schön, wenn Dominique den Titel schon im ersten Rennen sichern könnte.“ Der Schweizer hatte auch vorgesorgt: Mit über 0,2 Sekunden Vorsprung hatte er sich die Pole-Position gesichert, während sein einzig verbliebener Widersacher Eric Granado Viertschnellster war. Aegerter ging mit 17,5 Punkten Vorsprung ins Rennen, bei gleichem Ergebnis wie im Qualifying wäre der Weltcup entschieden gewesen. Doch MotoE, das sind knallharte Rennen, wo um jeden Zentimeter gekämpft wird. Und wo auf engstem Raum viele das Gleiche wollen, da kann es auch mal krachen. Das musste der Schweizer besonders vor zwei Jahren erfahren, als er mehrmals abgeräumt und so um die Titelchancen gebracht wurde.

Sturz von Granado

Daher war seine Taktik, so schnell es ging, in Führung zu gehen. Mattia Casadei erwischte auch den besseren Start und führte, dann übernahm Granado das Kommando. Doch Aegerter machte in der vierten Runde ernst, setzte sich an die Spitze und erhöhte das Tempo. Beim Versuch mitzugehen stürzte Granado hinter ihm, und damit war die Titelentscheidung so gut wie gefallen. Aegerter hätte nur noch Achter werden müssen, um sich den Titel zu sichern. Zwei Runden vor Schluss nutzte Casadei auf der Gegengeraden seinen höheren Topspeed und ging wieder in Führung. Aegerter belagerte ihn, doch zu einem Angriff kam es nicht mehr. „Ich hatte mir überlegt, wie letztes Jahr im letzten Rennen in Turn 14 noch einmal anzugreifen, aber das erschien mir zu riskant, und ich musste auch nicht gewinnen. Dann habe ich in der letzten Kurve sehr spät gebremst, das Heck ist ausgebrochen, und ich hatte schon einen Moment ein mulmiges Gefühl“, erzählte der Schweizer hinterher.

Von da an war der Druck weg, er genoss die Auslaufrunde, in der er von seinem treuen Fanclub einen goldenen Helm und ein Cape mit der Schweizerfahne übergestülpt bekam und stehende Wheelies und Burnouts zelebrierte. „Wir waren in den Jahren Dritter und Zweiter, jetzt haben wir es geschafft. Drei, zwei, eins, meins!“, freute sich Teamchef Jürgen Lingg.

Nun hatte Aegerter noch ein Rennen ohne Druck. Wieder schaffte es Casadei, sich nach dem Start an die Spitze zu setzen, und der frisch gekrönte Weltcupsieger verfolgte ihn bis zur letzten Runde. Doch Granado und Matteo Ferrari lagen direkt dahinter und versuchten auch anzugreifen. „Ich wollte mich in der letzten Runde an die Spitze setzen, und dafür bin ich nah an Casadei rangefahren. Doch dann musste ich in der zweiten Kurve kurz aufrichten, um ihn nicht zu berühren, und dabei sind mir Granado und Ferrari durchgeschlüpft“, so Aegerter. Ferrari griff seinen Landsmann noch an, und der erste Weltcup-Sieger holte sich auch den letzten Sieg mit der Energica. Nächstes Jahr wird die MotoE dann mit Ducati weitergehen. ■

ERGEBNIS 1. RENNEN

Misano (I): 3. September 2022

	Fahrer	Zeit/Rkstd.
1.	Mattia Casadei (I)	13.52,413 min
2.	Dominique Aegerter (CH)	+0,134 s
3.	Matteo Ferrari (I)	+0,188 s
4.	Jordi Torres (E)	+0,288 s
5.	Alex Escrig (E)	+5,086 s
6.	Niccolò Canepa (I)	+5,196 s
7.	Hikari Okubo (J)	+5,534 s
8.	Kevin Manfredi (I)	+6,904 s
9.	Xavi Cardelus (AND)	+6,992 s
10.	Héctor Garzo (E)	+7,158 s

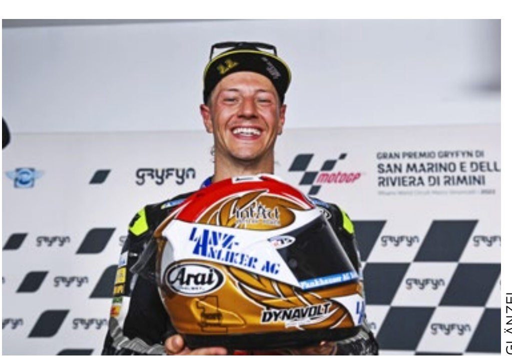
ERGEBNIS 2. RENNEN

Misano (I): 4. September 2022

	Fahrer	Zeit/Rkstd.
1.	Matteo Ferrari (I)	13.52,553
2.	Mattia Casadei (I)	+0,195 s
3.	Eric Granado (BR)	+0,673 s
4.	Dominique Aegerter (CH)	+1,092 s
5.	Jordi Torres (E)	+1,304 s
6.	Niccolò Canepa (I)	+2,876 s
7.	Miquel Pons (E)	+4,249 s
8.	Alex Escrig (E)	+5,762 s
9.	Hikari Okubo (J)	+6,434 s
10.	Kevin Zannoni (I)	+6,920 s

CUP-ENDSTAND

1.	Aegerter	227 Punkte
2.	Granado	192,5
3.	Ferrari	162,5
4.	Casadei	156
5.	Pons	124
6.	Okubo	95,5
7.	Canepa	94,5
8.	Garzo	86
9.	Escrig	79
19.	Tulovic	10



GLÄNZEL

Nach dem Supersport-Titel nun auch MotoE



MOTOGP

Mattia Casadei gewann das erste Rennen knapp ...



MOTOGP

... Matteo Ferrari wurde letzter Sieger mit Energica

Motorrad-WM

Steve Baker wurde 70

Wenn er auch nicht so berühmt wurde wie seine Landsleute nach ihm, war Steve Baker der erste Amerikaner, der eine Straßen-Weltmeisterschaft gewann. Am Montag, dem 5. September, wurde er 70 Jahre alt.

Von: **Imre Paulovits**

Er war der stille Weltmeister der Amerikaner und stand immer im Schatten von Kenny Roberts. Dabei hat Steve Baker so ziemlich alles gewonnen, was es zu gewinnen gab: die 200 Meilen von Imola 1976, die 200 Meilen von Daytona 1977, er wurde 1977 Vizeweltmeister hinter Barry Sheene bei den 500ern und im selben Jahr Weltmeister der Formel 750. Doch Yamaha verlängerte seinen Vertrag nicht, als „King Kenny“ nach Europa kam.

Im Gegensatz zu den vielen kalifornischen Spitzenfahrern stammt Baker aus Bellingham im Bundesstaat Washington. Nachdem er auf den Dirt-Track-Ovalen und Straßenkursen im Nordwesten erfolgreich wurde, setzte er seine Karriere in der kanadischen Straßenmeisterschaft fort, wo er drei Titel gewann. Über Yamaha Kanada bekam er einen Werksvertrag für die 500er- und die 750er-WM.

1978 musste er aber als Suzuki-Privatfahrer weitermachen und wurde WM-Siebter bei den 500ern. Ende der Saison hatte er im kanadischen Mosport einen Sturz, bei dem er sich das linke Bein zerschmetterte und zurücktrat. Er eröffnete ein Yamaha-Geschäft in Bellingham, später kehrte er zu Oldtimer-Veranstaltungen zurück, wo er heute einer der Vorzeige-Piloten von Yamaha ist. ■



WIKI COMMONS

Steve Baker: Heute erkennt Yamaha seine Leistung mehr an als zur aktiven Zeit

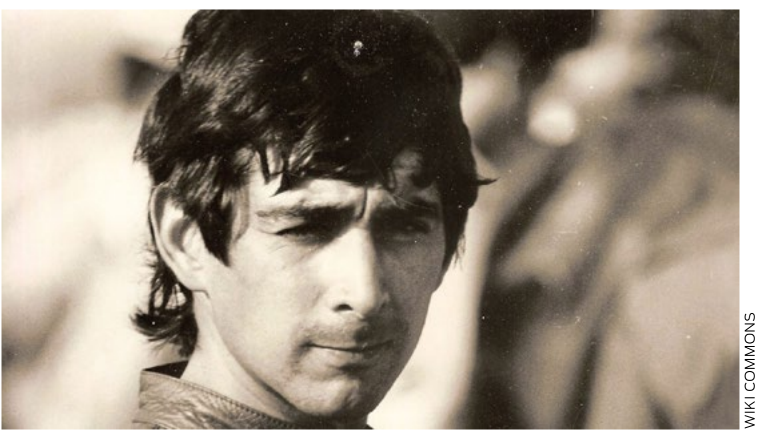
Motorrad-WM

Ricardo Tormo wäre 70

Zwei Weltmeisterschaften hat der Spanier Ricardo Tormo gewonnen, und es hätten noch viel mehr werden können. Doch ein Testunfall beendete seine Karriere.

Von: **Imre Paulovits**

In den 1970er-Jahren herrschte im spanischen Motorsport der kleine König Ángel Nieto. Trotzdem gab es einen Jungen aus Canals, der ihm die Krone streitig machte. Ricardo Tormo wurde 1978 als dessen Teamkollege bei Bultaco 50er-Weltmeister, und nachdem das Werksteam geschlossen wurde, wurde er 1981 mit dem Motorrad ein weiteres Mal Weltmeister. Für 1984 wurde er die Nummer 1 bei Derbi für die neue 80er-WM. Beim ersten Grand Prix in Misano fiel er aus, und das Werk machte weitere Testfahrten im Industriegebiet von Martorelles bei Barcelona. Doch weil eine Zufahrtsstraße nicht gesichert wurde, kollidierte Tormo mit einem Simca 1200. Er zog sich so schwere Beinverletzungen zu, dass er seine Karriere beenden musste. 1998 starb er im Alter von 46 Jahren an Leukämie. Er wurde 1994 mit den höchsten Ehren der Stadt Valencia ausgezeichnet, die neu erbaute Rennstrecke wurde 1999 nach ihm benannt. Am 7. September wäre Ricardo Tormo 70 Jahre alt geworden. ■


WIKI COMMONS

Ricardo Tormo: Er war der erste Spanier, der Ángel Nieto schlagen konnte

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM
Supersport-Weltmeister und MotoE-Weltcupsieger Dominique Aegerter hofft, dass er für 2023 einen Platz in der Superbike-WM bekommen kann. Japanische Fachjournalisten, die ihn bei seinen Einsätzen bei den 8 Stunden von Suzuka erlebt hatten, trauen dem 31-jährigen Schweizer zu, auf Anhieb so schnell zu sein wie Jonathan Rea, Toprak Razgatlioglu und Álvaro Bautista. Doch seit nun auch Remy Gardner einen Platz in der Superbike-WM sucht und auch US-Champ Jake Gagne in die WM will, dürfte es für den Schweizer noch schwieriger werden.

ROADRACING
Neben der Tourist Trophy wurde in diesem Jahr auch der Manx Grand Prix nach zwei jähriger Pause wieder aufgenommen. Bei den Lightweight gewann Mike Browne vor seinen Yamaha-Markenkollegen Ian Lougher und Stuart Hall. Beim Junior Manx Grand Prix siegte Paton-Pilot Francesco Curinga vor den Kawasaki-Treibern Chris Moore und Marc Colvin. Den Classic Senior gewann Lee Johnston auf Yamaha vor Stefano Bonetti auf Paton und Mike Browne auf Norton, den Senior Manx Grand Prix Stephen Smith auf Kawasaki vor Daniel Ingham auf Yamaha und Jamie Wiliam auf Honda, und bei den Classic Superbikes siegte Rob Hodson vor seinen Kawasaki-Markenkollegen Nathan Harrison und David Johnson.

ENDURANCE-WM
Beim zweitägigen Test zum WM-Finale, dem Bol d'Or in Le Castellet vom 17. bis 18. September, fuhr das BMW Motorrad Endurance Team am ersten Tag mit 1.52,517 Minuten Bestzeit. Am zweiten Tag toppte YART-Yamaha mit 1.51,921 die Zeitenliste, BMW war Zweitschnellster. Bei der 100. Ausgabe des Klassikers können noch SERT, F.C.C-TSR-Honda und YART Weltmeister werden.

Starker Auftritt: Leandro Mercado (#43) führte zeitweilig mit der Holzhauer-Honda

EISELE

Alpenglühen

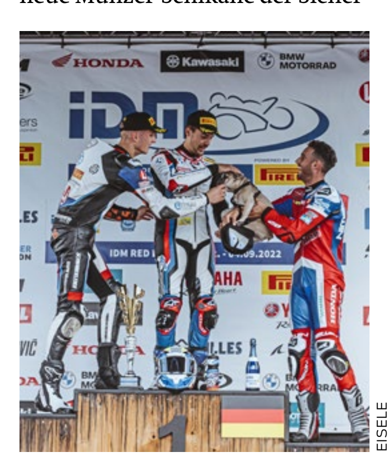
Die IDM fährt auf dem Red Bull Ring den gleichen Kurs wie die MotoGP, wurde im Vorfeld beschlossen. Die neue Münzer-Schikane verringert das Tempo und hat das Layout der Strecke verändert. Markus Reiterberger interessierte das nur wenig.

Von: **Anke Wieczorek**

Eines muss man der IDM Superbike lassen: An Tempo mangelt es Deutschlands höchster Motorradserie nicht. Was Florian Alt im Qualifying fabrizierte, war Weltklasse. Er unterlag mit der Rundenzeit von 1.32,505 min nur knapp vier Sekunden der von Enea Bastianini in der MotoGP auf Ducati gefahrenen Trainingsbestzeit im August dieses Jahres. Das muss man sich auf der Zunge zergehen lassen. Dafür hatte Alt im ersten Qualifying das Pech wie so oft in diesem Jahr an den Fersen geklebt. Nach einer halben Runde war die Session wegen eines Kurzschlusses im Kabelbaum beendet gewesen. Alt schien sich abreagieren zu müssen. Der 26-Jährige schob die BMW vom höchsten Punkt auf der Strecke zurück in die Box.

Im ersten Rennen lieferte Leandro Mercado auf der Holzhauer-die große Show ab. Er bog als Führender in die erste Kurve ein. Bisher war Florian Alt der einzige Kandidat, der Markus Reiterberger besiegen konnte. Nun war plötzlich auch Mercado im Spiel. Die drei trieben es bunt an der Spitze.

Doch weder Alt noch Reiterberger ließen sich auf dem Weg nach vorn aufhalten. Die Schikanen wurden für drei Fahrer auf einen Schlag äußerst eng. Irgendwann konnte Mercado nicht mehr mit den BMW-Fahrern mithalten, und die üblichen Verdächtigen machten den Sieg unter sich aus. Alt hatte Reiti auf dem Red Bull Ring im letzten Jahr in beiden Rennen geknackt, und es sah aus, als könnte es diesmal wieder klappen. Aber Reiti war mit seinem Herausforderer noch nicht am Ende: Sieg nach einem haarscharfen Überholmanöver in der letzten Runde. Die Berührung war deutlich zu erkennen. Das Rennen brachte Mensch und Material an seine Grenzen. Obgleich die neue Münzer-Schikane der Sicherheit dient und Tempo aus dem brisanten Bergstück nimmt, so zerstörerisch ist sie für das Material. Bremsen, Beschleunigen, Bremsen. Die Hitzeentwicklung ist extrem. Nach dem ersten Lauf wurden geschmolzene Carbonhalter an der Bremse gesichtet.



EISELE

Alt, Reiterberger, Mercado und Welpe

Grünwald von 0 auf 5

Auch im zweiten Lauf scheiterte Alt am bereits vierfachen IDM Superbike-Sieger. Stück für Stück hatte sich der Wilbers-BMW-Fahrer nach dem Start vom Reversed Grid nach vorn durchgekämpft. Eine Runde mehr, dann hätte er sein Ziel, den Meister in diesem Jahr noch ein Mal zu schlagen, vermutlich geschafft. Theoretisch hätten sogar zwei Runden mehr auf der Uhr gestanden, aber wegen der neuen Schikane und der Steilstücke wurde schon bei der letzten IDM-Veranstaltung in Assen beschlossen, die Distanz wegen möglicher Spritprobleme zu verkürzen. Aber Alt vergisst nicht zu betonen: „Wir sind das einzige Team, das in der Lage ist, das offizielle BMW-Team zu schlagen." In der Crew um BCC-alpha-Van Zon-BMW-Teamchef Werner Daemen hat man sich an Reiterbergers Siege fast schon gewöhnt. Doch die Frage bleibt: Wie geht es mit ihm weiter? Daemen geht zwar runter wie Öl, dass der 28-Jährige zuletzt in Assen auch den Gaststarter Loris Baz aus der WM hinter sich halten konnte, aber offensichtlich ist Reiti, der einen dritten Anlauf wagen würde, bei keinem der BMW-Teams in der Superbike-WM ein Thema.

Von Leandro „Tati" Mercado war im Spitzenkampf diesmal nichts zu sehen, mit ihm wurde ein kurzer Prozess gemacht, aber er hinterließ seinem Teamchef Jens Holzhauer noch einen weiteren dritten Platz. Dieser freute sich wie ein Schneekönig. Zwei Podiumsplätze an einem Wochenende, das war fast zu viel für den Honda-Händler aus Wittenberge. Mercado hat viel Entwicklungsarbeit geleistet, ist aber beim großen Hockenheim-Finale in drei Wochen nicht mehr dabei. Er steht dann in Barcelona wieder in der Superbike-WM am Start. Luca Grünwald wird bei der letzten IDM-Runde des Jahres der Hahn im Korb sein. Wegen seiner Beinverletzung musste er bis zum Red Bul Ring auf seinen ersten Renneinsatz des Jahres warten. Gleich auf den fünften Platz zu fahren, war eine Wucht. Und auch Bastien Mackels auf der Kawasaki langte richtig zu. Für ihn und das Kawasaki Weber-Motos Racing Team endete das Wochenende so, wie es zum Saisonanfang auf dem Lausitzring verheißungsvoll begonnen hatte – mit P4.

In der Gesamtwertung kann aber nur Yamaha die BMW-Truppe an der Spitze sprengen. Der Niederländer Rob Hartog vom SWPN-Team behauptete sich in der Steiermark auf dem dritten Platz, büßte aber einen Punkt auf seinen Landsmann Pepijn Bijsterbosch ein, der logischerweise BMW fährt und auch noch Reiterbergers Teamkollege ist. ■



PERPEET

IDM Supersport

Reine Kopfsache

Max Enderlein ist vorzeitig am Ziel und zum dritten Mal Meister in seiner Klasse. Siegen musste er dafür nicht mehr. Das übernahm Gaststarter Patrick Hobelsberger.

Auch wenn das Racer-Herz anders wollte, Max Enderlein schaltete auf dem Red Bull Ring den Kopf ein. Theoretisch hätte ihn Luca de Vleeschauwer noch vom Titelgewinn abhalten können. Die Entscheidung fiel im turbulenten, zweigeteilten Nachmittagsrennen. Micky Winkler war im ersten Anlauf am Ende der Start- und Zielgeraden nicht in die Kurve eingebogen, sondern wegen Bremsproblemen geradeaus gefahren und samt Motorrad über die Begrenzung gestürzt. Der 20-Jährige Kawasaki-Fahrer erlitt eine Gehirnerschütterung und Prellungen. Das Rennen wurde neu gestartet. Nachdem Enderlein schon im ersten Teil in der Spitzengruppe gefehlt hatte, tauchte er auch im zweiten nur als Achter auf. Doch das reichte für den Titel. Sein nun entthronter Vorgänger Patrick Hobelsberger gewann beide Rennen, bekam als Gastfahrer aber keine Punkte. „Pax“ ging es darum, mit seinem drei Mal angeschlagenen Ellbogen wie geschmiert aus der Sommerpause der Supersport-WM kommen zu können, in der er fährt. ■ AWI

NACHRICHTEN

SSP 300: KTM-TRIUMPH
Ein komplettes KTM-Podium und viertplatzierte Fahrer auch noch in Orange: Diese Erfolgskonstellation hatte in der Nachwuchsklasse Premiere, und Titelkandidat Leo Rammerstorfer ist an der Front. Kawasaki wiederum hoffte, Marvin Siebdrath mit dem Einsatz von WM-Fahrer Dirk Geiger unter die Arme greifen zu können, doch das Konzept ging nicht auf.

SSP 600: COMEBACK
Thomas Gradinger, dessen Nacken nach seiner schweren Verletzung auf dem Schleizer Dreieck versteift wurde, sah die Rennen aus der Kommentatorenkabine. Seine Yamaha hatte Lukas Trautmann bei seinem Comeback unterm Hintern. Ausbeute: P 11 und P7 nach fünf Jahren IDM-Abstinenz.

SIDECAR: EINLADUNG
Die vierfachen Weltmeister Ben und Tom Birchall waren auf Einladung von Tim Reeves am Start. Zu stark beanspruchte Reifen von den Birchalls beendeten den Zweikampf zwischen ihnen im Sprintrace. In Lauf zwei schied Reeves aus. Weil Josef Sattler/Luca Schmidt Dritte wurden, verringerte sich ihr Rückstand zum Führenden Reeves in der Gesamtwertung auf neun Punkte.

ERGEBNIS IDM SUPERBIKE

Red Bull Ring: 04.09.2022; 11. IDM-Lauf; 60,382 km über 14 Runden; 21 Fahrer gestartet, 20 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Markus Reiterberger (D)	BMW	22.02,128 min
2.	Florian Alt (D)	BMW	+0,477 s
3.	Leandro Mercado (RA)	Honda	+3,482 s
4.	Pepijn Bijsterbosch (NL)	BMW	+10,642 s
5.	Luca Grünwald (D)	Honda	+14,858 s

Red Bull Ring: 04.09.2022, 12. IDM-Lauf; 60,382 km über 14 Runden; 22 Fahrer gestartet, 17 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Markus Reiterberger (D)	BMW	21.57,785 min
2.	Florian Alt (D)	BMW	+0,669 s
3.	Leandro Mercado (RA)	Honda	+ 15,779 s
4.	Bastien Mackels (B)	Kawasaki	+20,170 s
5.	Rob Hartog (NL)	Yamaha	+21,104 s

PUNKTESTAND

1.	Reiterberger	295 Punkte
2.	Alt	178
3.	Hartog	126
4.	Bijsterbosch	121
5.	Puffe	91
6.	Mercado	90
7.	Krzemien	86
8.	Finsterbusch	77
9.	Mackels	75
10.	Mohr	64
11.	Steinmayr	63
12.	Kartheininger	51
13.	Wagner	44
14.	Leonov	41
15.	Haslam	29

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT

Red Bull Ring: 04.09.2022; 11. IDM-Lauf; 56,069 km über 13 Runden; 28 Fahrer gestartet, 24 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Patrick Hobelsberger (D)	Yamaha	21.20,415 min
2.	Melvin van der Voort (NL)	Yamaha	+7,147 s
3.	Twan Smits (NL)	Yamaha	+7,448 s
4.	Jan-Ole Jähnig (D)	Yamaha	+7,619 s
5.	Andreas Kofler (A)	Kawasaki	+8,040 s

Red Bull Ring: 04.09.2022; 12. IDM-Lauf; 25,878 km über 6 Runden; 27 gestartet, 25 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Patrick Hobelsberger (D)	Yamaha	9.51,646 min
2.	Twan Smits (NL)	Yamaha	+0,329 s
3.	Melvin van der Voort (NL)	Yamaha	+0,744 s
4.	Andreas Kofler (A)	Kawasaki	+2,504 s
5.	Luca de Vleeschauwer (B)	Kawasaki	+3,087 s

PUNKTESTAND

1.	Enderlein	238 Punkte
2.	de Vleeschauwer	173
3.	Kofler	167
4.	van der Voort	158
5.	Smits	138
6.	Jähnig	111
7.	Stadelmann	99
8.	Beinlich	98
9.	Merckelbagh	87
10.	Gradinger	85
11.	Bingisser	65
12.	Winkler	56
13.	Meuffels	55
14.	Rörig	28
15.	Lambing	25

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 300

Red Bull Ring: 03.09.2022; 11. IDM-Lauf; 47,443 km über 11 Runden; 28 Fahrer gestartet, 28 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Leo Rammerstorfer (A)	KTM	20.30,508 min
2.	Walid Khan (NL)	KTM	+0,508 s
3.	Lennox Lehmann (D)	KTM	+0,548 s
4.	Scott Deroue (NL)	KTM	+0,754 s
5.	Marvin Siebdrath (D)	Kawasaki	+0,713 s

Red Bull Ring: 04.09.2022; 12. IDM-Lauf; 43,130 km über 10 Runden; 27 Fahrer gestartet, 22 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Scott Deroue (NL)	KTM	18.43,657 min
2.	Walid Khan (NL)	KTM	+0,029 s
3.	Marvin Siebdrath (D)	Kawasaki	+0,119 s
4.	Jorke Erwig (D)	Kawasaki	+0,549 s
5.	Thom Molenaar (NL)	Kawasaki	+5,636 s

PUNKTESTAND

1.	Rammerstorfer	191 Punkte
2.	Siebdrath	184
3.	Lehmann	155
4.	Khan	153
5.	Deroue	133
6.	Szamado	113
7.	Molenaar	103
8.	Beinlich	91
9.	Erwig	84
10.	Svendsen	69
11.	Doornenbal	62
12.	Fleerackers	60
13.	Cohen	48
14.	Zachmann	48
15.	Roelfsema	33


EISELE

Heimsieg mit WM-Unterstützung in der Steiermark: Leo Rammerstorfer (#5)

ARCHER

Geschafft: Zweiter Titel für Tom Vialle, den es für KTM nach Amerika zieht

Das Crash-Titelduell

Beim WM-Finale in der Türkei gewann der Franzose Tom Vialle (KTM) beide Läufe der MX2-Klasse und damit seinen zweiten Weltmeistertitel. Der große Verlierer im Last-Minute-Drama war Yamaha-Pilot Jago Geerts. Wie 2021 blieb für den Belgier nur Rang 2. Die MXGP-Klasse dominierte auch im letzten Rennen der alte und neue Weltmeister Tim Gajser (Honda).

Von: **Frank Quatember**

Hinter dem Tagessieger aus Slowenien belegten der Schweizer Jeremy Seewer (Yamaha) und Kawasaki-Star Romain Febvre die Plätze auf dem Podium. Auch wenn mit Tim Gajser der Weltmeister bereits feststand, ging es beim 18. und letzten Rennen der Motocross-WM um mehr als die „goldene Ananas“. Im Mittelpunkt stand neben dem Tagessieg vor allem der Kampf um Platz 3 zwischen Jorge Prado (GasGas) und den Yamaha-Teamkollegen Glenn Coldenhoff und Maxime Renaux. Der erste Lauf stand für Sekunden im Zeichen von Jeremy Seewer, der den Startsieg gewann. Der Schweizer Vizeweltmeister wurde zwar umgehend von Febvre passiert, konnte aber unverzüglich kontern.

Gajser: Start verschlafen

Renaux setzte sich energisch auf Rang 2, während Tim Gajser den Start verschlief und am Ende des Feldes lag. An der Spitze wogte es hin und her, der starke Australier Mitch Evans (Honda) und Seewer wechselten sich in der Führung ab. Das Durcheinander nutzte Renaux, passierte den Schweizer mit Ellenbogeneinsatz und später in Runde 9 auch Evans zur Führung. Evans verlor seinen Rhythmus komplett und wurde bis Rang 5 durchgereicht, während der zweite Schweizer Valentin Guillod ein sensationelles Rennen zeigte und bis kurz vor Ultimo auf Rang 3 lag! Doch das Pech von Guillod war, dass ausgerechnet Tim Gajser am Hinterrad auftauchte und der Atem des Champions so heiß war, dass der Schweizer Yamaha-Pilot stürzte und noch auf Rang 6 zurück rutschte. Mit dem Laufsieg verkürzte Renaux den Rückstand in der WM auf Prado vor dem letzten Lauf auf wenige Punkte, es blieb spannend.

Und die Spannung stieg weiter, denn Renaux schoss zum Holeshot in Lauf 2. Zwar zog Landsmann Febvre sofort vorbei, trotzdem war die Ausgangsposition glänzend für den MX2-Champion des Vorjahres. Doch nur Sekunden später war alles Makulatur: Renaux stürzte ohne Not im Anlieger, und damit war der Kampf um WM-Rang 3 zugunsten von Jorge Prado entschieden. Laufsieger wurde am Ende Romain Febvre, gefolgt von Gajser und Seewer.

Zwei Punkte Vorsprung hatte Jago Geerts vor dem „Final Countdown“ in Afyonkarahisar vor Tom Vialle. Der Franzose galt auf dem türkischen Hartboden zwar als Favorit, doch Geerts wollte unbedingt seinen ersten WM-Titel erkämpfen. Dementsprechend dünn war die Luft am



SHOTBYBAVO

Wie begonnen, so beendet: Weltmeister Tim Gajser gewinnt auch Türkei-GP

„Es war das härteste Rennen meiner Karriere. Jetzt ab nach Amerika.“

MX2-Weltmeister Tom Vialle

Gatter von Lauf 1, doch Vialle behielt die Nerven und holte sich wie erwartet den Startsieg. Geerts gab Gas, erreichte schnell Rang 2 und machte sich daran, das Loch von mehr als vier Sekunden zum Franzosen zuzufahren. Doch in Runde 10 war die Chance vertan, Geerts stürzte wie so oft in dieser Saison und verlor den Kontakt zum Führenden. Er schaffte zwar noch das Manöver gegen Husky-Pilot Kay de Wolf, der kurzzeitig Platz 2 innehatte, doch sein Gegner Nr. 1 Vialle fuhr den Sieg locker nach Hause. Als das Gatter zu Lauf 2 fiel, begann das erhoffte Drama. Geerts setzte innen auf den ersten 50 Metern alles gegen Vialle ein und schaffte es tatsächlich, vor dem Franzosen aus der Startkurve zu kommen. Doch die Freude im Yamaha-Werksteam währte nur kurz, Vialle machte enorm Druck und kassierte den Belgier in Runde 2 mit einem aggressiven Pass. Geerts riskierte nun viel und konnte tatsächlich den Speed des kleinen Franzosen halten. Zweimal war die Gelegenheit da, Vialle zu passieren, doch der Belgier kam einfach nicht vorbei.

Geerts und Vialle am Boden

In Runde 7 dann der Schock! Vialle stürzte ausgangs einer Rechtskurve. Geerts in derselben Spur konnte nicht ausweichen, fuhr über das Motorrad seines Gegners und musste ebenfalls zu Boden. Als Erster konnte Vialle seine KTM wieder starten und nahm dem verzweifelten Geerts erneut vier Sekunden ab. Das reichte zum Sieg und damit zum zweiten WM-Titel für Vialle nach 2020. „Es war ein unfassbares Rennen“, so ein emotionaler Tom Vialle nach Rennende. „Das härteste Rennen meiner Karriere. Titel 2 ist geschafft, jetzt freue ich mich auf Amerika!“

Für Geerts dagegen gab es kein Erwachen aus dem bösen Traum. Völlig bedient und teilnahmslos nahm der Belgier die Silbermedaille entgegen. Großer Jubel dagegen beim einzigen Deutschen Simon Längenfelder, der mit der Factory-GasGas im Team von Claudio de Carli einen brillanten dritten Platz errang und kommendes Jahr zu den Titelkandidaten zählt. ■

NACHRICHTEN

TIXIER GEWINNT IN JAUER
Beim sechsten Rennen der ADAC-MX-Masters-Serie im sächsischen Jauer konnte sich der Franzose Jordi Tixier (Sarholz KTM) den Gesamtsieg sichern, gefolgt von den Deutschen Tom Koch (Kosak KTM) und Max Nagl (Krettek Husqvarna). Bei noch zwei ausstehenden Rennen in Holzgerlingen und Drehna hat in der Serienwertung weiterhin klar Altmeister Max Nagl die Nase vorn. Tixier und Koch belegen die Plätze 2 und 3.

VENUS AUCH DEUTSCHER MEISTER
Eine Woche nach der EM gewann Markus Venus mit Stamm-Copilot Markus Heiß in Berghaupten auch den DM-Titel vor Sven Holstein mit Ehefrau Desiree und Raphael San Millan/Benedikt Zapf.

BONCINELLI WIEDER SIEGER
Matteo Boncinelli (I) gewann wie in Diedenbergen den 2. Lauf zur Flattrack-WM auf der Sandbahn in Morizes (F) auf GasGas. Zweiter im Finale wurde der Spanier Gerard Bailo (KTM) vor Francesco Cecchini (Husqvarna). Markus Jell war nicht am Start. Die WM führt Boncinelli mit 50 Punkten vor Bailo (44) und Daniele Moschini (33).

ELI TOMAC CHAMPION
Im letzten und entscheidenden Lauf der US-Nationals in Pala (Kalifornien) holte sich Yamaha-Star Eli Tomac den Titel mit einem Doppelsieg vor seinem Honda-Rivalen Chase Sexton. In der Schlusstabelle hat Tomac (546) nur sieben Punkte Vorsprung auf Sexton; Dritter ist Kawasaki-Mann Jason Anderson (440). Ken Roczen (8-13) verabschiedete sich als Vierter (394) aus der Serie.

BLÖDORN QUALIFIZIERT
Norick Blödorn wurde bei der Speedway-U19-EM-Quali in Pilsen hinter Przyjemski (PL) und dem Letten Gusts Dritter und ist damit für das Finale in Nagyhalász (H) qualifiziert.

MOTOCROSS-GP TÜRKEI/MXGP

Afyonkarahisar (TR): 04. September, 18. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 28 Grad. **1. Lauf:** 19 Fahrer gestartet, 19 gewertet, 19 Runden à 1,725 km (= 32,775 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	19	35.35,228 min = 55,259 km/h
2.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 4,307 s
3.	Tim Gajser (SLO)	Honda	19	+ 9,782 s
4.	Mattia Guadagnini (I)	GasGas	19	+ 14,401 s
5.	Alberto Forato (I)	GasGas	19	+ 16,034 s
6.	Valentin Guillod (CH)	Yamaha	19	+ 18,938 s
7.	Jorge Prado (E)	GasGas	19	+ 23,582 s
8.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	19	+ 25,213 s
9.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	19	+ 26,724 s
11.	Henry Jacobi (D)	KTM	19	+ 34,416 s

Afyonkarahisar (TR): 04. September, 18. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 28 Grad. **2. Lauf:** 18 Fahrer gestartet, 18 gewertet, 19 Runden à 1,725 km (= 32,775 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	19	35.28,577 min = 55,431 km/h
2.	Tim Gajser (SLO)	Honda	19	+ 2,084 s
3.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 20,116 s
4.	Jorge Prado (E)	GasGas	19	+ 27,183 s
5.	Mattia Guadagnini (I)	GasGas	19	+ 29,654 s
6.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	19	+ 33,305 s
7.	Alberto Forato (I)	GasGas	19	+ 39,836 s
8.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	19	+ 50,034 s
9.	Valentin Guillod (CH)	Yamaha	19	+ 1.00,040 min
11.	Henry Jacobi (D)	Honda	19	+ 1.17,802 min

WM-STAND MXGP

1.	Tim Gajser	763 Punkte
2.	Jeremy Seewer	657
3.	Jorge Prado	589
4.	Maxime Renaux	578
5.	Glenn Coldenhoff	575
6.	Brian Bogers (NL)	428
7.	Calvin Vlaanderen	395
16.	Henry Jacobi	236
21.	Valentin Guillod	100
22.	Tom Koch	87

1.	Yamaha	805 Punkte
2.	Honda	770
3.	GasGas	625

MOTOCROSS-GP TÜRKEI/MX2

Afyonkarahisar (TR): 04. September, 18. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 28 Grad. **1. Lauf:** 22 Fahrer gestartet, 22 gewertet, 18 Runden à 1,725 km (= 31,050 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tom Vialle (F)	KTM	18	34.40,047 min = 53,739 km/h
2.	Jago Geerts (B)	Yamaha	18	+ 10,015 s
3.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	18	+ 18,089 s
4.	Roan v. d. Moosdijk (NL)	Husqvarna	18	+ 25,823 s
5.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	+ 29,658 s
6.	Liam Everts (B)	KTM	18	+ 39,076 s
7.	Jan Pancar (SLO)	KTM	18	+ 44,717 s
8.	Andrea Adamo (I)	GasGas	18	+ 45,908 s
9.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	18	+ 48,473 s
10.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	18	+ 1.04,158 min

Afyonkarahisar (TR): 04. September, 18. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 28 Grad. **2. Lauf:** 21 Fahrer gestartet, 21 gewertet, 18 Runden à 1,725 km (= 31,050 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tom Vialle (F)	KTM	18	33.51,211 min = 55,031 km/h
2.	Jago Geerts (B)	Yamaha	18	+ 6,022 s
3.	Roan v. d. Moosdijk (NL)	Husqvarna	18	+ 23,505 s
4.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	18	+ 26,610 s
5.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	+ 27,812 s
6.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	18	+ 37,609 s
7.	Andrea Adamo (I)	GasGas	18	+ 57,357 s
8.	Jan Pancar (SLO)	KTM	18	+ 59,866 s
9.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	18	+ 1.03,034 min
10.	Stephen Rubini (F)	Honda	18	+ 1.24,307 min

WM-STAND MX2

1.	Tom Vialle (Weltmeister)	758 Punkte
2.	Jago Geerts	754
3.	Simon Längenfelder	596
4.	Kevin Horgmo	527
5.	Thibault Benistant	510
6.	Kay de Wolf	445
7.	Mikkel Haarup (DK)	443
20.	Jeremy Sydow (D)	104
22.	Kevin Brumann (CH)	82
32.	Marcel Stauffer (A)	26

1.	Yamaha	808 Punkte
2.	KTM	797
3.	GasGas	652

Langbahn-WM Morizes

Und wieder Trésarrieu

Mathieu Trésarrieu gewann bei seinem Heimrennen in Morizes bereits den dritten GP 2022 und konnte seinen bereits großen Vorsprung auf Chris Harris noch weiter ausbauen. Aus deutscher Sicht war Lukas Fienhage als Dritter auf dem Podium ein Lichtblick.

Von: **Thomas Schiffner**



VELDHUIZEN

Wieder aufs Podium: Lukas Fienhage in Morizes ganz stark

Titelverteidiger Romano Hummel, der Einzige, der Exweltmeister Mathieu Trésarrieu derzeit das Wasser reichen kann, fuhr auch in Morizes wieder sehr stark. Dennoch reichte es nicht, um den routinierten Franzosen zu überflügeln. Hummel besiegte Trésarrieu in einem Vorlauf, aber nicht im Finale.

Der Franzose, ein starker Lukas Fienhage und Hummel qualifizierten sich direkt für das Grand Final, Trésarrieu als Punktbester. Im Last Chance Heat um die letzten beiden Finalplätze setzten sich die beiden Briten Zach Wajtknecht und Chris Harris gegen Pijper, Stichauer und Wild Card Fahrer Julien Cayre durch.

Im Endlauf um die WM-Punkte gewann Trésarrieu schon den Start vor Wajtknecht. Hummel blieb lange auf P3, bevor ihn Fienhage in der letzten Runde von den Podestplätzen verdrängen konnte.

Jörg Tebbe rückte erneut auf einen der freien Plätze des Verletzten-Lazaretts Kruse-Hansen, Malek, Katt, Dilger, Shanes und Co. nach. Mehr als einen Punkt konnte der Dohrener jedoch nicht schreiben.

Die WM wird jetzt binnen 15 Tagen in Vechta und in Roden (NL) entschieden. Trésarrieu kann sich nur noch selbst schlagen. Hummel (3.) fehlen die Punkte vom Speedway in Rzeszow. Lukas Fienhage könnte mit einem starken Auftritt am Samstag als Lokalmatador in Vechta noch den Vizetitel anvisieren, zu welchem dem Lohner nur sieben Punkte fehlen. ■

LANGBAHN-WM

Morizes (F), 3. September

1.	Mathieu Trésarrieu (F)	19+4 P.
2.	Zach Wajtknecht (GB)	13+3
3.	Lukas Fienhage (D)	16+2
4.	Romano Hummel (NL)	16+1
5.	Chris Harris (GB)	10+0
6.	Theo Pijper (NL)	11
7.	Hynek Stichauer (CZ)	11
8.	Stéphane Trésarrieu (F)	10
9.	Julien Cayre (F)	13
14.	Jörg Tebbe (D)	1

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 4 von 6 Läufen

1.	Mathieu Trésarrieu	78 Punkte
2.	Chris Harris	57
3.	Romano Hummel	52
4.	Lukas Fienhage	50
5.	Zach Wajtknecht	46
6.	Theo Pijper	43
7.	Hynek Stichauer	33
8.	Jakob Bukhave (DK)	33
14.	Jörg Tebbe	15
15.	Stephan Katt (D)	15

Speedway-EM Lodz

Ein Sieger in Bedrängnis

Der Führende in der SEC-Gesamtwertung, Janusz Kolodziej, gewann sein zweites EM-Rennen in Folge. Und dennoch konnte Leon Madsen den Vorsprung des Polen auf nur einen Punkt verkürzen!

Von: **Andreas Fahldiek**

Kolodziej, der zuvor schon den zweiten EM-Lauf in Güstrow gewinnen konnte, fand mit enttäuschenden zwei dritten Plätzen nur mühsam in das Rennen. Er und Leon Madsen sind allerdings noch nie zuvor auf dieser Bahn gefahren. Danach wurde Kolodziejs Setup besser abgestimmt und er konnte sich in den Hoffnungslauf fahren. Mikkel Michelsen zog sich bei einem Test vor dem Ligarennen tags zuvor in Torun eine schmerzhafte Fußverletzung zu. In Lodz gewann der Däne zwar seinen ersten Lauf, doch gehandicapt fuhr er nur sechs Punkte ein und verabschiedete sich damit aus dem Titelkampf. Shooting-Star Dan Bewley konnte den Schwung aus den letzten beiden GP-Läufen nicht mitnehmen. Ein letzter Platz in Heat 12 und ein dritter Platz im letzten Durchgang gegen Madsen und (Kai-Huckenbeck-Ersatz) Dominik Kubera kosteten ihn den Sprung in den Hoffnungslauf. Für das Finale wählte Madsen die Innenbahn und Kubera überraschend den weißen Startplatz. Der Pole hatte einen sehr guten Start und führte das Feld lange an. Es war dann ein kleiner Fahrfehler, den Kolodziej eiskalt ausnutzte und innen an Kubera vorbeizog. Madsen hatte keine Chance, verkürzte aber den Vorsprung im Gesamtklassement auf Kolodziej auf nur noch einen Punkt! In drei Wochen entscheidet sich diese EM mit einem spannenden Showdown in Pardubice. ■



SPEEDWAYEURO.COM

Wieder Sieger: Janusz Kolodziej

SPEEDWAY-EM

Lodz (PL), 3. September

1.	Janusz Kolodziej (PL)	12 Punkte
2.	Dominik Kubera (PL)	15
3.	Leon Madsen (DK)	15
4.	Patryk Dudek (PL)	9
5.	Andzejs Lebedevs (LV)	11
6.	Kacper Woryna (PL)	10
7.	Bartosz Smektala (PL)	8
8.	Rasmus Jensen (DK)	8
9.	Daniel Bewley (GB)	8
10.	Oliver Berntzon (S)	7

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 3 von 4 Läufen

1.	Janusz Kolodziej	41 Punkte
2.	Leon Madsen	40
3.	Patryk Dudek	35
4.	Mikkel Michelsen (DK)	31
5.	Bartosz Smektala	26
6.	Piotr Pawlicki (PL)	21
7.	Rasmus Jensen	21
8.	Dominik Kubera	21
9.	Daniel Bewley	20
15.	Kai Huckenbeck (D)	20



Steve Holcombe: Nach 69 Jahren ein ISDE-Sieg für Großbritannien

PAIRAN

Ein historischer Sieg

Es war ein langer Weg für die Engländer: Seit 1953 hatten sie die Mannschaftsweltmeisterschaften der Endurofahrer, die „Sixdays", nicht mehr gewonnen. Und nun holten sie neben der Trophy auch noch den Sieg bei den Damen.

Von: **Robert Pairan**

Mit dem schnellsten Fahrer aller Klassen, Enduro2-Weltmeister Josep Garcia, waren es zunächst die Spanier, die am ersten Tag die Führung vor den Titelverteidigern aus Italien übernahmen. Deren stärkster Fahrer Andrea Verona lieferte sich mit Garcia einen Kampf auf Augenhöhe, weshalb sie am zweiten Tag die Spanier überholen konnten.

Platz 2 in letzter Minute

Als noch stärker erwies sich aber das Team von Großbritannien, das eine geschlossene Mannschaftsleistung vorweisen konnte: Ex-Weltmeister Steve Holcombe wurde unterstützt von Nathan Watson und den beiden WM-Fahrern Jed Etchells und Jamie McCanney. Nach dem neuen Reglement werden alle vier Fahrer der Mannschaft gewertet, und es gibt keinen Joker mehr. Das heißt aber, wenn ein Fahrer ausfällt, ist die Mannschaft „geplatzt", so wie es dem eigentlichen Enduro-Gedanken entspricht.

In diesem Sinne konnten die Briten jeden Tag ihren Vorsprung ein wenig ausbauen und am letzten Tag die begehrte Trophy mit nach Hause nehmen. Dahinter lieferten sich nicht nur Verona und Garcia einen erbitterten Kampf, sondern auch deren Mannschaften. Vor dem Abschluss-Motocross am letzten Tag trennte die beiden Teams weniger als eine Minute – und Italien schaffte es sogar, diesen Abstand zu drehen und in letzter Minute, im letzten Rennen des Tages, die Spanier noch auf Platz 3 zu verweisen.

Ersatzfahrer Schnellster

Im deutschen Trophy-Team wurde der Ersatzfahrer zum schnellsten Mann: Philipp Müller, der im letzten Jahr noch als schnellster Clubfahrer unterwegs war, wurde für den verletzten Davide von Zitzewitz kurzfristig in die deutsche Nationalmannschaft berufen. Dort bewies der 28-jährige Beta-Pilot seine aktuelle Stärke und war in der Endabrechnung schneller als alle anderen Deutschen. Mit Yanik Spachmüller, Florian Görner und Paul Roßbach belegte das Team Platz 9 von 22 angetretenen Nationalteams.

Bei den Junioren gelang Italien die Titelverteidigung, obwohl Frankreich mit dem frischgebackenen Junioren-Weltmeister Zachary Pichon den schnellsten französischen Fahrer an den Start gebracht hatte. Doch leider verloren die französischen Junioren schon am ersten Tag in der ersten Prüfung einen Fahrer, als das Motorrad von Antoine Alix den Geist aufgab und vor Ort vom Fahrer nicht wieder zum Leben erweckt werden konnte. Auch die USA, die ebenfalls zu den Favoriten zählten, hatten schon am ersten Tag einen Ausfall zu beklagen.

Die deutschen Junioren mit Karl Weigelt, Luca Wiesinger und Pascal Sadecki belegten Platz 12. Und das, obwohl Sadecki noch Nachwuchsfahrer in der B-Lizenz ist, wo er zurzeit die Gesamtwertung anführt.

Die britische Damen-Trophy mit der zweifachen Weltmeisterin Jane Daniels profitierte vom Sturz und Ausfall der schnellsten Dame, der US-Amerikanerin Brandy Richards, die bis dahin geführt hatte. So aber rutschte das englische Team an die Spitze und gewann die Damen-Wertung ungefährdet.

Auch die deutschen Damen hatten nach einem Sturz von Cross-WM-Pilotin Anne Borchers einen Ausfall zu beklagen und kamen am Ende mit Samantha Buhmann und Tanja Schlosser nur auf den siebten Platz.

Diese Sixdays in Frankreich gehörten sicherlich zu den schwereren Wettbewerben der jüngeren Vergangenheit: Sehr lange und anspruchsvolle Geländeetappen machten es den Fahrern schwer. Teilweise waren sie über acht Stunden am Tag im Sattel. Im kommenden Jahr ist wieder die argentinische Stadt San Juan Gastgeber der ISDE, wie schon im Jahr 2014. ■

ISDE LE PUY – TROPHY

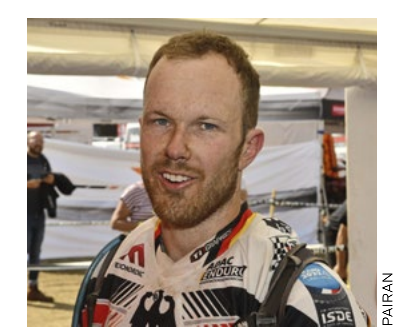
	Team	Zeit/Rückstand
1.	**Großbritannien:** S. Holcombe, N. Watson, J. Etchells, J. McCanney	12:49.54,60 h
2.	**Italien:** A. Verona, T. Oldrati, A. Salvini, S. Bernardini	+ 4.45,70 min
3.	**Spanien:** M. Sanz, J. Betriu, J. Garcia, B. Cortes	+ 4.46,23 min
4.	**Frankreich:** T. De Clercq, C. Charlier, H. Blanjoue, L. Le Quere	+ 9.56,90 min
5.	**USA:** K. Russel, J. Toth, L. Michael, D. Oliveira	+ 17.48,68 min
6.	**Schweden:** M. Persson, A. Elowson, J. Grelsson, O. Ljungstrom	+ 19.23,57 min
7.	**Finnland:** Py. Juupaluoma, E. Pohjola, A. Hanninen, Pe. Juupaluoma	+ 43.58,27min
8.	**Belgien:** E. Willems, D. Vanhoenacker, T. Louis, D. Damiaens	+ 50.07,34 min
9.	**Deutschland:** Y. Spachmüller, P. Müller, P. Roßbach, F. Görner	+ 1:05.36,06 h
10.	**Chile:** N. Pakciarz, J. Borgono, L. Collantes, V. Miranda	+ 1:30.52,93 h
18.	**Österreich:** C. Heinz, M. Feichtinger, W. Feichtinger, M. Hirschmugl	+ 8:45.48,53 h

ISDE LE PUY – JUNIOR-TROPHY

	Team	Zeit/Rückstand
1.	**Italien:** Morgan Lesiardo, Enrico Rinaldi, Claudio Spanu	9:58.58,44 h
2.	**Finnland:** Hermanni Haljala, Samuli Puhakainen, Roni Kytonen	+ 2.52,88 min
3.	**Australien:** Kyron Bacon, Korey McMahon, Blake Hollis	+ 6.11,33 min
4.	**Großbritannien:** Aron Gordon, Alex Walton, Harry Edmondson	+ 12.01,09 min
5.	**Spanien:** Albert Fontova, Adria Sanchez, Julio Pando	+ 16.36,54 min
6.	**Tschechien:** Zdenek Pitel, Matej Skuta, Jaroslav Kalny	+ 18.46,34 min
7.	**Neuseeland:** James Scott, Thomas Watts, Will Jeoman	+ 19.29,38 min
8.	**Niederlande:** Tommie Jochems, Mike Bokslag, Marc Zomer	+ 33.29,68 min
11.	**Österreich:** Marcel Schnolzer, David Rinner, Thomas Hecher	+ 51.06,50 min
12.	**Deutschland:** Pascal Sadecky, Luca Wiesinger, Karl Weigelt	+ 1:05.09,59 h

EINZELWERTUNG

1.	Josep Garcia (E), KTM	3:06.53,91 h
2.	Andrea Verona (I), GasGas	+ 58,07 s
3.	Nathan Watson (GB), Honda	+ 2.59,27 min
4.	Steve Holcombe (GB), Beta	+ 3.53,25 min
5.	Hugo Blanjoue (F), KTM	+ 5.22,19 min
6.	Mikael Persson (S), Husqv.	+ 5.40,22 min
7.	Jaume Betriu (E), KTM	+ 6.25,97 min
8.	Jamie McCanney (GB), Husqv.	+ 6.46,08 min
9.	Leo Le Quere (E), Sherco	+ 7.04,21 min
10,	Albin Elowson (S), Husqv.	+ 7.18,03 min



PAIRAN

Bester Deutscher: Philipp Müller



MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



Aston Martin Rapide S Shadow Edition, EZ 04/2017, 13883 km, 421 kW (572 PS), solent silver, Leather sahara tan/ obsidian black, Fzg.-Nr. 206078, 142.007,- € (Mwst. nicht awb.). Aston Martin Hamburg - Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, Tel. 040/538009007, www.astonmartin-hamburg.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59029

BMW





Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H



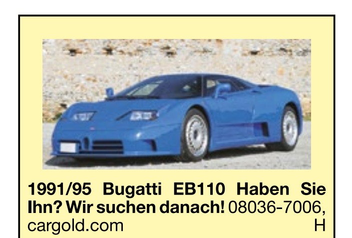
2000/03 BMW Z8, nur 1A, bis max. 70000 km. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

BMW Alpina



Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Bugatti



1991/95 Bugatti EB110 Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

Ferrari



1995/97 Ferrari F50, für Sammlung gesucht… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

Ford



Ford Rennwagen GT40 MKI zu verk. mit FIA Pass bis 2025. Tel. +352621 152902



2005 Ford GT, Heffner Leistungssteigerung, > 800 PS, erst 16.410 km. € 399.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Jaguar



1993 Jaguar XJ220, erst 7.200 km, seit 1999 in 2. Hand! € 625.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Arden

Suche orig. Arden Jaguar AJ 2 Cabriolet. englishcars@gmx.de H

Lamborghini



1967 Lamborghini 400 GT, gutes Interieur, Vorbesitz in der Schweiz, 1A Restaurierungsbasis. € 289.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

McLaren



1993/97 McLaren F1, für Sammlung. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

Mercedes



AMG GT C Coupé, EZ 03/2022, 3001 km, 410 kW (557 PS), designo selenitgrau magno, PerfSitze+Magno+Night+Leder, Navi COMAND, 176.500,- € (MwSt. awb.) Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH, Sandershäuserstr. 110, 34123 Kassel, Tel. 0561/5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59024



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, z.B. SL - SLK - alle AMG - Smart. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H



Suche Mercedes bis Bj. 86 Strich 8 oder 123. Auch 2-Türer oder Cabrio. Keine S Klasse! Auch ein 500 E oder 320 E der 124 Baureihe wäre schön. Ich bin ein Privatmann und sichere Ihnen eine angenehme und seriöse Abwicklung zu. landwehr_gerhard@hotmail.com Tel. 0172/5431919

Porsche



Porsche 993 Carrera 2S, Bj. 1997, 34000 km, rot, Leder beige, autom., 93.911,– €. Tel. 0171/1292484

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatzt. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H



1986/88 Porsche 959, für Sammlung gesucht…Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

www.Rennsportshop.com



Renn/Rallye



Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Kunststoffscheiben mit ABE für alle Rennfahrzeuge/Straßenfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919



Smart

www.berlin-tuning.com H



Tesla





Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H





Immobilien

700 qm Gewerbehallen, Bayr. Eisenstein (Nähe tsch. Grenze), aufgeteilt in 2 Hallen, ebenerdig u. befahrbar. (300 qm + 400 qm) inkl. Heizung u. Belüftung. Fast alle Gewerbe mögl. inkl.18 Stellplätze. 690.000,- €, Tausch oder Inzahlungnahme PKW (Oldtimer) mögl. (keine Teppiche). 0171/5447207



Versicherungen







MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 39/22

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,50
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor und sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



RED BULL

Mit einem Rückwärtsfahr-Duell in DAF-Autos aus den 70ern groovten sich Verstappen und Tsunoda in Zandvoort ein

Piastri-Streich

Alpine-Fahrerchaos
MSa 38/2022

Wenn mir ein Youngster, den ich über viele Jahre mit Millionen im Rennsport gepampert habe, so einen Streich spielen würde, dann würde ich den mit sofortiger Wirkung von allen Aufgaben freistellen. Vertrag hin oder her. Auf das gesprochene Wort will ich mich verlassen können. Juristen sehen das naturgemäß anders. McLaren hat alles richtig gemacht, sollte aber zur Kenntnis nehmen, dass Piastri kein vertrauenswürdiger Partner ist.

Friedrich Gropengießer
D-90522 Oberasbach

Porsche-Team

Kommentar zu neuen F1-Teams
MSa 38/2022

Die Formel 1 kann neue Hersteller gut gebrauchen. Bei Andretti-Ford wäre der Name allein schon super. Aber Mercedes ist nicht erst 1994 in die Formel 1 eingestiegen, wie von Ihnen geschrieben. Wer wurde denn Weltmeister in den Jahren 1954 und 1955?

Harry van de Bovenkamp
D-67152 Ruppertsberg

Porsche sollte ein eigenes Formel-1-Auto bauen. Dann würde Red Bull auch nicht seine Identität verlieren. Einem Porsche-Werksteam den Einstieg in die Formel 1 zu verwehren, wäre wohl kaum möglich.

Kurt Manina
CH-5412 Gebenstorf

Alles vorbei

Formel-1-Show 2022
MSa 38/2022

Ich fand die F1-Autos in den 70er- und 80er-Jahren viel besser. Man erkannte die einzelnen Rennwagen an den unterschiedlichen Formen. Auch ohne Lackierung. Auch die Lautstärke und der Abgasgeruch waren bei der Formel 1 einmalig. Alles vorbei. Schade.

Sabine Edelhoff
D-51149 Köln

Einfach super

NitrOlympX Hockenheimring
MSa 38/2022

Als Abonnent und noch mehr als Teilnehmer an den NitrOlympX 2022 bin ich begeistert, darüber in MSa zu lesen. Einfach super.

Thomas Joswig
D-35781 Weilburg

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.



08. September 2022: Freies Fahren Motopark Oschersleben (Pkw)
03. Oktober 2022: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)
06. Oktober 2022: Freies Fahren Nürburgring Nordschleife (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Freitag, 09. September		
09.15	Formel 3 Monza, Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
10.25	Formel 2 Monza, Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
13.45	Formel 1 Monza, 1. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
13.50	Formel 1 Monza, 1. Freies Training **LIVE**	ORF 1
15.30	Formel 3 Monza, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
16.45	Formel 1 Monza, 2. Freies Training **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
18.30	Formel 2 Monza, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
Samstag, 10. September		
06.35	Supercars Auckland, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
10.25	Formel 3 Monza, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.45	Formel 1 Monza, 3. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
12.50	Formel 1 Monza, 3. Freies Training **LIVE**	ORF 1
13.00	DTM Spa-Francorchamps, 1. Rennen **LIVE**	Pro 7
13.55	SBK-WM Magny-Cours, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
14.00	SBK-WM Magny-Cours, 1. Rennen **LIVE**	Servus TV
15.00	Supersport-WM Magny-Co., 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
15.05	DTM Trophy Spa-Francor., 1. Rennen **LIVE**	Servus TV
15.30	Formel 1 Monza, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
15.40	Formel 1 Monza, Qualifying **LIVE**	ORF 1
15.55	Formel 1 Monza, Qualifying **LIVE**	SRF Info
17.50	Formel 2 Monza, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
Sonntag, 11. September		
02.50	Supercars Auckland, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
03.30	FIA WEC Fuji, Rennen **LIVE**	Eurosport 1
04.00	FIA WEC Fuji, Rennen **LIVE**	ORF Sport+*
06.05	Supercars Auckland, 3. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
08.00	FIA WEC Fuji, Schlussphase **LIVE**	NITRO
08.25	Formel 3 Monza, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
09.55	Formel 2 Monza, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
11.45	Porsche Supercup Monza, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.00	Rallye-WM Akropolis, Power Stage **LIVE**	Servus TV
13.00	DTM Spa-Francorchamps, 2. Rennen **LIVE**	Pro 7
ab 13.30	F1 Monza, Vorberichte & Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
ab 13.40	F1 Monza, Vorberichte & Rennen **LIVE**	ORF 1
14.00	SBK-WM Magny-Cours, 2. Rennen **LIVE**	Servus TV
ab 14.20	F1 Monza, Vorberichte & Rennen **LIVE**	SRF 2
14.30	Porsche Supercup Monza, Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
15.00	SBK-WM Magny-Cours, 2. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
15.05	DTM Trophy Spa-Francor., 2. Rennen **LIVE**	Servus TV
18.00	AvD Motor & Sport Magazin **LIVE**	Sport 1
20.30	NASCAR Cup Series, Kansas **LIVE**	Motorvision TV*
21.00	IndyCar Series Laguna Seca, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
23.00	Rallye-WM Griechenland, Highlights	Sport 1

Livestream/Internet

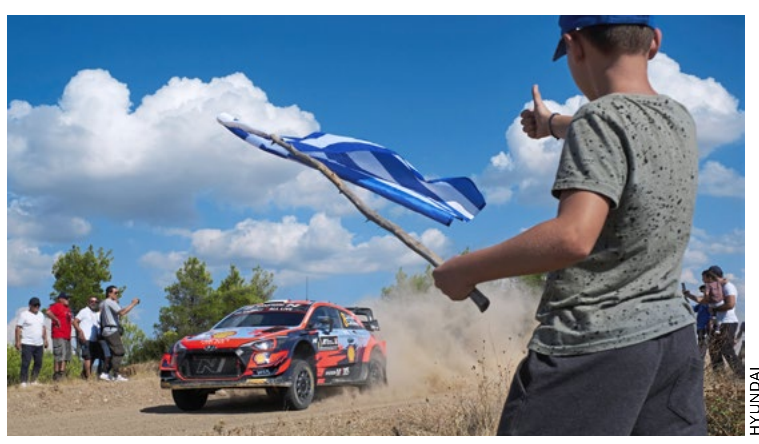
Donnerstag, 08. September, bis Sonntag, 11. September		
---	Rallye-WM Griechenland, komplett **LIVE**	wrcplus.com*
Freitag, 09. September, bis Sonntag, 11. September		
je 22.00	Rallye-WM Griechenland, Highlights	redbull.tv
Freitag, 09. September		
12.15	DTM Spa-Francor., 1. Freies Training **LIVE**	ran.de
15.15	DTM Spa-Francor., 2. Freies Training **LIVE**	ran.de
Samstag, 10. September		
ab 09.15	NLS 12h-Rennen, Zeittraining & Teil 1 **LIVE**	YouTube
10.05	DTM Spa-Francor., 1. Qualifying **LIVE**	ran.de
ab 12.40	24H Series Barcelona, Rennen **LIVE**	YouTube
Sonntag, 11. September		
ab 09.15	NLS 12h-Rennen, Teil 2 **LIVE**	YouTube
10.05	DTM Spa-Francor., 2. Qualifying **LIVE**	ran.de

* kostenpflichtig

Vorschau

WILHELM

Formel 1: Kommt es in Monza wieder zum Duell Verstappen vs. Hamilton?



HYUNDAI

Rallye-WM: Ott Tänak peilt bei der Rallye Akropolis den dritten Sieg in Folge an



MOTOGP

MotoGP: Beim Test in Misano wird Marc Márquez wieder dabei sein

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
08.–11.09.	Rallye-WM, Akropolis-Rallye Griechenland	GR
09.–11.09.	NASCAR Trucks/Xfinity/Cup, Kansas	USA
10./11.09.	Formel 1/F2/F3, Monza (+ Supercup)	I
10./11.09.	DTM (+ DTM Trophy), Spa-Francorchamps	B
10./11.09.	Truck-EM, Zolder	B
10./11.09.	Nürburgring Langstrecken-Serie, 12h-Rennen	D
10./11.09.	Supercars Australien, Pukekohe	NZ
10./11.09.	24H Series, 24h Barcelona	E
11.09.	Sportwagen-WM (WEC), 6 Stunden Fuji	J
11.09.	IndyCar Series, Laguna Seca	USA
Motorrad		
09.09.	Speedway, Cloppenburg	D
10.09.	Langbahn-WM, Vechta	D
10.09.	Speedway-GP, Vojens	DK
10.09.	Speedway-U21-DM, Stralsund	D
10./11.09.	Superbike-/Supersport-WM, Magny-Cours	F
10./11.09.	ADAC MX Masters, Holzgerlingen	D